TYGODNIK ● 17.07.1977

CENA 3 ZŁ

29
1358

SKRZYDLATA POLSKA

SPADOCHRONY

JACEK ŻAK SZYBOWCOWYM MISTRZEM POLSKI JUNIORÓW

Jak już informowaliśmy, w CWL w Lesznie Wlkp. rozegrano w czerwcu V Szybowcowe Mistrzostwa Polski juniorów z udziałem 41 zawodników, w tym dwóch z RFN. Przeprowadzono pięć konkurencji.

Mistrzem Polski juniorów został reprezentant Aeroklubu Bielsko-Bialskiego **Jacek Żak** — 4802 pkt. Drugie miejsce zajął jego kolega klubowy — **Andrzej Śmielkiewicz** — 4752 pkt., a trzecie — **Andrzej Szeszko** z Aeroklubu Łódzkiego — 4717 pkt. Na dalszych miejscach uplasowali się w kolejności: 4. **Andrzej Praski** (A. Wrocławski) — 4586 pkt., 5. **Bożena Demczenko** (A. Wrocławski) — 4507 pkt., 6. **Edward Połoński** (A. Płocki) — 4462 pkt., 7. **Wacław Gojny** (A. ROW) — 4272 pkt., 8. **Jarosław Mosiejewski** (A. Białostocki) — 4202 pkt., 9. **Wojciech Mackiewicz** (A. Elbląski) — 4187 pkt., 10. **Paweł Frąckowiak** (A. Poznański) — 4124 pkt.

Obszerniej o mistrzostwach napiszemy w następnych numerach.

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem prezesa gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły** obradowało w Warszawie 7 lipca plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Na posiedzeniu dokonano oceny bezpieczeństwa lotów i skoków w aeroklubach regionalnych oraz centralnych ośrodkach szkolenia lotnictwa sportowego.

ŚLUB NA LOTNISKU

25 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Mieleckiego odbyła się niecodzienna uroczystość. W obecności działaczy sportu lotniczego oraz pilotów samolotowych i szybowcowych związek małżeński zawarli — **Izabela Wasil** i **Zbigniew Świerczyński**. Panna młoda jest studentką IV roku biologii UMSC w Lublinie i pilotką szybowcową, a pan Zbigniew — IV roku Wydziału Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, a także pilotem szybowcowym (srebrna odznaka) i samolotowym. Ceremonia zawarcia związku małżeńskiego odbyła się w prawdziwie lotniczej scenerii (na zdjęciu poniżej). przedstawiciel USC odebrał przyrzeczenie pod skrzydłami aeroklubowego samolotu, z głośników płynął hymn lotników, a następnie Izabela i Zbigniew Świerczyńscy odbyli wspólny lot samolotem. Młodej parze nasze najlepsze życzenia. (R. Nicz)
Zdjęcie: **W. Parkosz.**

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI NA UWIĘZI W OLSZTYNIE

W Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim w Olsztynie rozegrano 42 mistrzostwa Polski modeli latających na uwięzi. Startowało 54 zawodników z 8 aeroklubów. W poszczególnych kategoriach zwyciężyli:

Modele prędkościowe F2A: 1. **Andrzej Rachwał** — prędkość 236,84 km/h, 2. **Tadeusz Rusek** — 230,77 km/h, 3. **Andrzej Sack** — 225,0 km/h (wszyscy z Aeroklubu Śląskiego); modele akrobacyjne F2B — juniorzy: 1. **Zbigniew Karwowski** (Aeroklub Wrocławski) — 3209 pkt., 2. **Mirosław Kowalczyk** (Aeroklub Warszawski) — 2751 pkt., 3. **Bogusław Bachurek** (Aeroklub Warszawski) — 2283 pkt.; seniorzy: 1. **Jerzy Ostrowski** (Aeroklub Częstochowski) — 5180 pkt., 2. **Paweł Dziuba** (Aeroklub Warszawski) — 4605 pkt., 3. **Piotr Zawada** (Aeroklub Poznański) — 3683 pkt.; modele wyścigowe F2C: 1. **Andrzej Ziemniak** (pilot) i **Aleksander Gałkowski** (mechanik) — Aeroklub Śląski — czas przelotu 20 km — 8:26,0 min, 2. **Leszek Truszyński** — **Leszek Jastrzębski** (Aeroklub Warszawski) — 9:16,5 min, 3. **Jan Jóźwiak** — **Jarosław Sobczyk** (Aeroklub Warszawski) — 10:54,0 min.

DYPLOM im. GAGARINA dla „Skrzydlatej Polski"

W końcu czerwca br. przebywał w Polsce, jako gość naszej redakcji, redaktor naczelny radzieckiego czasopisma „Modelist-Konstruktor" — JURIJ STOLAROW. Redaktor Stolarow jest kandydatem nauk matematyczno-fizycznych, członkiem Akademii Nauk Pedagogicznych, a kierowane przez niego czasopismo o ponad półmilionowym nakładzie, znane również dobrze w naszym kraju, należy do najpoważniejszych w Związku Radzieckim czasopism podejmujących problematykę politechnizacji wśród młodzieży. Z redakcją „Modelista-Konstruktora" łączą naszą redakcję kilkuletnie więzy przyjaźni i bliskiej współpracy.

W czasie pobytu w Polsce gość radziecki zwiedził stolicę, odwiedził Aeroklub Warszawski, zapoznał się z działalnością Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp.; przebywał w Krakowie, gdzie zwiedził miasto, Nową Hutę, Muzeum Lotnictwa i Astronautyki oraz gościł w Aeroklubie Krakowskim, spotykając się m.in. z grupą działaczy i pilotów sekcji lotniowej. W redakcji „Skrzydlatej" red. Stolarow przeprowadził robocze rozmowy z kolegium naszej redakcji, w wyniku których ustalono plany dalszej wzajemnej współpracy na najbliższe kilka lat.

W czasie pobytu w Warszawie red. Jurij Stolarow został przyjęty przez prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełłę, w obecności sekretarza generalnego APRL płka dypl. pil. Mieczysława Goworka i szefa propagandy APRL płka mgr. Stefana Ogorzałka. W toku spotkania red. Stolarow podkreślił, że „Skrzydlata Polska" jest również znana i popularna w Związku Radzieckim. W dowód uznania dla działalności popularyzatorskiej naszego czasopisma w zakresie wiedzy naukowo-technicznej w dziedzinie lotnictwa i kosmonautyki red. Stolarow wręczył przedstawicielom redakcji DYPLOM im. J.A. GAGARINA nadany „Skrzydlatej Polsce" przez sławne Gwiezdne Miasteczko pod Moskwą, podpisany przez radzieckich lotników-kosmonautów, Bohaterów Związku Radzieckiego: P. Popowicza, G. Szonina, i G. Sarafonowa oraz redaktora naczelnego czasopisma „Modelist-Konstruktor" J. Stolarowa.

Dziękujemy za zaszczytne wyróżnienie. Miło nam tym bardziej, że wyróżnienie „Skrzydlatej Polski" przez radzieckich kosmonautów nastąpiło w roku obchodów 60-lecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

XII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ

W Gliwicach przeprowadzono XII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Startowało 30 pięcioosobowych ekip wojewódzkich. Drużynowo 1 miejsce zajęła ekipa z modelarni „Millenium" w Gliwicach, zdobywając statuetkę Ikara i puchar ZG APRL.

W poszczególnych kategoriach zwyciężyli: modele rakiet — **Zygmunt Janowski** z Sanoka; modele szybowców małych — **Maciej Zbik** z Gliwic; modele szybowców dużych — **Robert Demitraszek** z Rzeszowa; modele z napędem gumowym — **Wiesław Bartosiewicz** z Nowej Soli; modele z napędem silnikowym — **Krzysztof Łuniewski** z Olsztyna; modele na uwięzi — **Tadeusz Taraszkiewicz** z Legnicy. Organizatorem zawodów była Gliwicka Spółdzielnia Mieszkaniowa wspólnie z Aeroklubem Gliwickim.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONOWE W ŁODZI

Aeroklub Poznański zorganizował w czerwcu w Łodzi, w ramach „Święta „Głosu Robotniczego", międzynarodowe zawody balonowe z udziałem: jednej załogi z Austrii, dwóch z Czechosłowacji, jednej z RFN i dwóch załóg polskich (piloci **Eugeniusz Olszański** i **Józef Oleś**).

W SKRÓCIE

● **W Ustce** rozegrano staraniem Aeroklubu Słupskiego międzynarodowe zawody spadochronowe, które zakończyły się zwycięstwem Bułgara **G. Dinowa.**

● **Zamość** był gospodarzem XVI spadochronowych mistrzostw Wojska Polskiego.

● **Zdzisław Konik**, który zmarł nagle 22 czerwca, był kierownikiem Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie, a nie Aeroklubu ROW, jak omyłkowo podaliśmy. Przepraszamy.

Niedaleko Warszawy

Z Warszawy do miejscowości Puszcza Mariańska, w województwie skierniewickim — niedaleko. Jedzie się koleją elektryczną. Rzadko jednak zagląda ktoś tam ze stolicy. Teraz, w lecie, być może, przejedzie przez tę malowniczo położoną miejscowość jakiś turysta. Może się czasem zatrzyma, żeby obejrzeć mały, drewniany, zabytkowy dworek zbudowany w 1786 r. przez Komisję Edukacji Narodowej. Może zechce obejrzeć miejscowy cmentarz, przejść między grobami. Ktoś, kogo lotnictwo nie interesuje, nie zwróci zapewne uwagi na zaniedbaną mogiłę z krzyżem dębowym i małą tabliczką z napisem: Czesław Tański. Samo nazwisko nic mu nie powie. Ale ten, kto zna tradycje lotnictwa polskiego — będzie zdumiony.

Tak. Na cmentarzu w Puszczy Mariańskiej spoczywa pionier naszego lotnictwa, zapisany trwale w dziejach polskich skrzydeł. Czytelnikom „Skrzydlatej" nie trzeba przypominać kim był Tański i czego dokonał .Wybiliśmy medal jego imienia, by nadawać go co roku za najwybitniejsze osiągnięcia w dziedzinie szybownictwa. Potrafiliśmy spopularyzować jego działalność w środkach masowego przekazu i w publikacjach książkowych. Staramy się, aby koła APRL i harcerskie drużyny lotnicze obrały go za swego patrona. Zrekonstruowano jego lotnię, na której w 1896 r. próbował latać w okolicy Janowa Podlaskiego. Nie możemy tylko należycie zadbać o jego mogiłę i postawić choćiażby skromnego nagrobku ze stosownym napisem upamiętniającym jego działalność lotniczą. Przykro.

Właściwe nie bardzo wiadomo do kogo mieć pretensję. Swego czasu Klub Seniorów Lotnictwa APRL postanowił zająć się miejscem ostatniego spoczynku Tańskiego. Dobre chęci prawdopodobnie są, ale brak środków materialnych. Trochę o mogiłę dba młodzież miejscowego liceum ogólnokształcącego. Ale to za mało. Nagrobek na mogile Tańskiego można by postawić sumptem wszystkich naszych instytucji lotniczych, cywilnych i wojskowych, gdyby Rada Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL przejawiła energicznie inicjatywę w tym kierunku, o co chcemy do niej z tego miejsca gorąco zaapelować.

Puszcza Mariańska powinna tchnąć pamięcią o Tańskim. Jest tam liceum, które dotychczas nie ma swego patrona. Mógłby być nim właśnie Czesław Tański i warto propozycję tę przedłożyć Ministerstwu Oświaty i Wychowania. Jest tam również gminna szkoła zbiorcza i gminny ośrodek kultury, w którym niedawno założono modelarnię. Niedaleko, we wsi Olszanka, znajduje się dosyć ładny domek — posiadłość Tańskiego, w której spędził ostatnie lata swego życia. Mieszkają w nim obecnie zupełnie obcy ludzie nie mający nic wspólnego z rodziną artysty malarza.

Pamięć o naszym pionierze lotnictwa stara się utrwalić w Puszczy Mariańskiej Stanisław Witek, emerytowany nauczyciel, pracujący na pół etacie w tamtejszym gminnym ośrodku kultury. Zbiera on pamiątki oraz archiwalia o Tańskim i zabiega o zorganizowanie kącika poświęconego lotniczej działalności artysty malarza w mającej powstać w zabytkowym dworku Izbie Pamięci. Trzeba mu w tym pomóc, pamiętając, że 24 lutego br. minęło 35 lat od śmierci Czesława Tańskiego.

Jest to przecież niedaleko Warszawy.

Ikarus

z lotu po świecie

■ W końcu czerwca br. w Karl-Marx-Stadt (NRD) odbył się VI Zjazd GST (Stowarzyszenia dla spraw sportu i techniki), w którym udział wzięło 1 200 delegatów z całego kraju. Wybrano nowe władze GST. Przewodniczącym został ponownie generał H. Teller.

■ Z małego lotniska sportowego Mlada Boleslav w CSRS wystartował niedawno samolot radziecki Jak-11. Pilotował go mistrz sportu Antonin Ditrich. Trasa lotu wiodła przez Koszyce i Lwów do Kijowa. Celem lotu nie było ustalenie jakichkolwiek rekordów. Był to ostatni lot tej maszyny do muzeum lotnictwa w ZSRR. Okazuje się bowiem, że w Związku Radzieckim nie zachował się ani jeden egzemplarz tego typu samolotu i Jak-11 jest podarunkiem SVAZARMU dla DOSAAF.

■ Podczas czerwcowego pobytu w Paryżu Przewodniczącego Rady Najwyższej ZSRR, Sekretarza Generalnego KC KPZR Leonida Breżniewa, samolot Il-62 dostojnego gościa eskortowany był od granicy Francji przez 4 samoloty bojowe „Mirage F.1" z zespołu 2—30 sławnej eskadry „Normandie-Niemen". Siedem samolotów tejże eskadry ustawiono na lotnisku Orly podczas ceremonii powitalnych. Eskadra odznaczona jest za zasługi bojowe orderem Aleksandra Newskiego i orderem Czerwonego Sztandaru. Prasa radziecka przypomina przy tej okazji o wspólnych, skrzydło w skrzydło, walkach frontowych lotników radzieckich i francuskich. Wymieniono nazwiska pilotów, którzy strącili dziesiątki maszyn hitlerowskich. Szczególnym bohaterstwem wyróżniali się piloci Marcel Albert, Rolland de l'Puape i Marcel Lefebre. Zniszczyli oni ponad 30 samolotów wroga. Jacques Andrée, na przykład, pierwszy samolot hitlerowski strącił nad Smoleńskiem, a piętnasty pod niebem faszystowskich Niemiec. Wymienieni piloci wyróżnieni zostali przez Kraj Rad zaszczytnymi tytułami Bohaterów Związku Radzieckiego. A oto bilans szlaku bojowego pułku „Normandie-Niemen": piloci wykonali ponad 5 tys. lotów bojowych, stoczyli 869 walk powietrznych, w których zniszczyli 268 i uszkodzili 80 hitlerowskich samolotów.

■ Szybownicy: Eda Łaan, Jewgienij Rudenskij, Olek Pasecznik, Illar Link i Walentin Jurijew są pierwszymi sportowcami radzieckimi, którzy otrzymali (w tym roku) złotą odznakę szybowcową FAI z trzema diamentami.

■ W połowie czerwca komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa zatwierdziła nowy krajowy rekord modelarza z Charkowa G. Czerwienki. Jego model szybowca pokonał odległość 120 km 548 m.

■ W czerwcu w Tule (ZSRR) odbyły się towarzyskie zawody spadochronowe między wojskowymi zespołami z Francji i ZSRR. Kierownikiem zespołu gości był por. J. Dermine, a gospodarzy chor. N. Uszmajew. W konkurencji akrobacji wykonywanej po skoku z wysokości 2 000 m najlepszy wynik uzyskał J. Dermine, który na utworzenie trzech figur zużył średnio 6,89 s. Po pięciodniowych walkach o palmę pierwszeństwa zwyciężstwo odniosła ekipa sił zbrojnych ZSRR.

■ Wśród członków zespołu pracowników biura konstrukcyjnego Aleksandra Jakowlewa znajduje się kandydat nauk technicznych Barbara Seliwanowa. Kieruje ona zespołem konstruktorskim. Karierę lotniczą rozpoczęła w 1939 r. w aeroklubie, od uprawiania sportu spadochronowego, uzyskując następnie wykształcenie inżynierskie. Prasa radziecka podkreśla jej osobisty wkład pracy przy konstruowaniu samolotu posażerskiego Jak-40.

■ Prawie miesiąc (kwiecień br.) trwała handlowa wyprawa francuskich śmigłowców po krajach Bliskiego Wschodu. Demonstrowano śmigłowce „Puma" i „Dauphin" w Syrii, Jordanii, Egipcie, Sudanie i Iraku. „Puma" podczas 77 godzin spędzonych w powietrzu pokonała odległość 13 200 km.

■ Iran zamierza zakupić trzy naddźwiękowe samoloty „Concorde" dla towarzystwa „Iran Air", ale ostateczną decyzję uzależnia od udostępnienia wszystkich portów świata dla tego samolotu. Chodzi naturalnie o port nowojorski.

■ Brytyjskie linie lotnicze („British Airways") obchodziły w maju 25-lecie wprowadzenia do eksploatacji samolotów odrzutowych De Havilland „Comet". Pierwszą linią obsługiwaną przez te maszyny była trasa Londyn — Johanesburg.

■ Stolica Islandii, Reykjavik, otrzymała bezpośrednie połączenie lotnicze z Paryżem (raz w tygodniu — Orly). Linia obsługiwana jest przez towarzystwo „Icelandair".

■ Belgijskie towarzystwo „Sabena" na linii Bruksela — Nowy Jork wprowadziło oryginalną odprawę bagaży podróżnych. Zamiast przyjętej wszędzie metody ważenia walizek, „Sabena" jedynie określa rozmiary bagaży. Kto wie, czy to nie lepszy sposób. Naturalnie, dla reklamy przedsiębiorstwa.

■ Trzy japońskie towarzystwa JAL, ANA i TDA, chlubią się liczbą 30,5 mln pasażerów przewiezionych w ciągu roku (kwiecień 1976 r. — marzec 1977 r.).

■ Towarzystwo „Air France" wzbogaciło się ostatnio o nowe samoloty: czwarty naddźwiękowy „Concorde", również czwarty „Airbus" i szósty Boeing-747.

■ Holenderskie towarzystwo KLM przeprowadziło wymianę wystroju wnętrz swych samolotów DC-9. Obecnie kabiny pasażerskie są wygodniejsze w tym typie maszyn, a co ważne — materiały, którymi się posłużono, są niepalne.

■ W listopadzie lub ostatecznie w marcu 1978, zdaniem prasy japońskiej, można się spodziewać otwarcia portu lotniczego Tokio — Narita. Jak wiadomo, port ten zbudowany wielkim nakładem środków jest nieczynny, na skutek oporu okolicznych mieszkańców, domagających się odszkodowania za zajęte pod lotnisko tereny i zakłócenie środowiska naturalnego.

■ Do FAI wpłynęła propozycja od międzynarodowej komisji do spraw oświaty i wychowania lotniczego, aby wydana została specjalna publikacja — książka zawierająca informacje o wszystkich osobach nagrodzonych złotymi medalami Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Jeśli propozycja zostanie przyjęta przez najbliższą Radę FAI, aerokluby narodowe zostaną zaproszone do współpracy w przygotowaniu książki.

■ 26 międzynarodowe zawody balonów gazowych odbyły się w Muerren w Szwajcarii, w dniach 26 czerwca — 10 lipca. Natomiast mistrzostwa świata balonów na ogrzane powietrze odbędą się w Castle Howard, w W. Brytanii, w dniach 9—18 września.

■ Dwaj piloci francuscy, Oliver Roux-Devillas i Patrice Terrin, ustanowili w ub. miesiącu rekord krajowy na balonie na ogrzane powietrze, pokonując odległość 202 km. Balon „Stella" klasy Ax7 (o pojemności 1 600—2 200 m³) utrzymywał się w powietrzu 4 godz. 53 min.

■ Szybownicy hinduscy posługują się również konstrukcjami własnymi. A wśród nich interesujący jest szybowiec jednomiejscowy „Kartik" o wydłużeniu skrzydeł 16,6, masie startowej 330 kg i doskonałości 32. Konstrukcja drewniana. Godny uwagi jest także szybowiec dwumiejscowy „Mrigasheer". Wydłużenie 19,85, doskonałość 32, masa startowa 335 kg, prędkość opadania 0,58 m/s, prędkość maksymalna dopuszczalna 213 km/h. Konstrukcja drewniana. Układ grzbietopłata, miejsca — jedno za drugim. Niedawno opublikowano dane samolotu hinduskiego „Revathi" MkII przeznaczonego do szkolenia podstawowego. Jest to dolnopłat ze stałym podwoziem. Wyposażony jest w silnik Continental o mocy 135 KM, z którym rozwija prędkość przelotową 169 km/h.

■ Trudności finansowe, a szczególnie podwyższenie cła na wyroby tytoniowe, doprowadziły do rozwiązania znanego zespołu akrobacyjnego Rothmans. Zespół ten finansowany był przez koncern tytoniowy Rothmans'a, posiadał doborową stawkę pilotów i popisywał się niezwykle precyzyjną akrobacją na dwupłatowcach Pitts-Special. W sumie zespół ten demonstrował swe umiejętności na ponad 1 000 pokazach, a także na tradycyjnych wystawach w Farnborough i Paryżu.

kosmonautyka

Francuski sztuczny satelita „Signe-3" obiega naszą planetę, wyniesiony przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej. Z tej okazji prasa radziecka przypomina o wieloletniej już współpracy uczonych radzieckich i francuskich. Na pokładzie „Prognoza-2", który wyniesiono na orbitę okołoziemską w 1972 roku, znalazły się liczne przyrządy przygotowane przez stronę francuską. Podobnie i na satelitach „Aureole", „Mars-3", „Kosmos-782", „Interkosmos-10", że wymienimy tylko najważniejsze doświadczenia. Współpraca zacieśnia się coraz bardziej. Nie przypadkiem w Tuluzie, gdzie mieści się centrala CNES-narodowego centrum badań kosmicznych, obok flagi państwowej Francji powiewa flaga ZSRR, na cześć radzieckich specjalistów przebywających w tym ośrodku i przygotowujących wspólne doświadczenia naukowe.

Już 5867 razy obiegła Ziemię radziecka stacja kosmiczna „Salut-5". Informację tę przekazało Centrum Kierowania Lotem 22 czerwca br. Komunikaty tego rodzaju wydawane są od czasu do czasu, a świadczą o jednym — stacja cały czas znajduje się w pełnej gotowości do przyjęcia na swój pokład nowych mieszkańców. Aparatura pokładowa, zarówno badawcza jak i rejestracyjna, funkcjonuje bez zarzutu. Lot stacji „Salut-5" trwa.

22 i 25 czerwca br. z terenu ZSRR wprowadzono na orbity okołoziemskie dwa nowe satelity serii „Kosmos". Noszą one numery porządkowe 620 i 621. 25 czerwca radziecki system dalekosiężnej łączności wzbogacił się o nowego satelitę telekomunikacyjnego typu „Mołnia-1". Służy on między innymi do przekazywania obrazów telewizyjnych z moskiewskiej centrali do odległych rejonów Związku Radzieckiego.

Jak wynika z ogłoszonego niedawno kalendarza startów sztucznych obiektów, które mają być wysłane w przestrzeń kosmiczną przez NASA, we wrześniu br. wyniesiony zostanie na orbitę satelita „Sirio", pierwszy włoski obiekt geostacjonarny przeznaczony dla potrzeb telekomunikacji. W październiku br. natomiast wyniesiony zostanie satelita naukowo-badawczy, amerykański ISEE-A i B, a w listopadzie pierwszy geostacjonarny satelita zachodnioeuropejski „Meteosat". Zamierzone są ponadto starty satelity teledetekcyjnego „Landsat-C" z USA i takiego samego satelity, jeśli chodzi o przeznaczenie, przygotowanego przez Japonię. Również na jesieni przewiduje się przeprowadzenie startów dwóch próbników amerykańskich „Voyager-1 i 2" w stronę planet Jowisz i Saturn.

Z USA donoszą o interesujących zamierzeniach władz lotnictwa cywilnego. Chodzi o upowszechnienie informacji meteorologicznych, dostarczanych na Ziemię dzięki satelicie „Aerosat". Informacje te odbierane są co pół godziny przez ośrodki kontroli ruchu lotniczego i obsługi meteorologicznej i mogą być przekazywane załogom samolotów cywilnych dosłownie na bieżąco. Na przeszkodzie w upowszechnieniu tej metody stoją trudności finansowe.

Z Kanady natomiast informują o przygotowaniu do wprowadzenia na orbitę okołoziemską w roku przyszłym satelity telekomunikacyjnego „Anik-B". Byłby to obiekt znacznie nowocześniejszy od trzech pierwszych satelitów kanadyjskich „Anik-1—2 i 3", umieszczonych w Kosmosie w latach 1972, 1973 i 1975.

W roku przyszłym, o czym wspomina prasa zachodnia, ma być wprowadzony na orbitę geostacjonarną nowy radziecki satelita meteorologiczny, pierwszy tego typu, noszący literowe oznaczenie GOMS. Satelita ten będzie współpracował z globalnym systemem, a dokładniej — współtworzył taki system. Wraz z obiektem radzieckim współpracować będą dla potrzeb Ziemi satelity amerykańskie, zachodnioeuropejskie i jeden japoński.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930
WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8
TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ROLA LOTNICTWA W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM KRAJU (rozmowa z ministrem Komunikacji Tadeuszem Bejmem)
- LATO NA LOTNISKACH
- POLSKA '77
- WYŻSZY ETAP POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO (rozmowa z pierwszym zastępcą ministra Przemysłu Maszynowego mgr. inż. Januszem Szotkiem)
- TYLKO W SZCZECINIE
- Z jak ZIELONA GÓRA
- PODCHORĄŻOWIE I... „ISKRY"

NASZA OKŁADKA

Nowoczesne spadochrony typu „latające skrzydło": zdjęcie górne z lewej — „Strato Star" produkcji amerykańskiej; zdjęcie górne z prawej — RL-10 z NRD; zdjęcie dolne z lewej — radziecki PO-9 seria II; zdjęcie dolne z prawej — „Strato Cloud" z USA.

Zdjęcia: Henryk Kucharski

49

Międzynarodowe Targi Poznańskie. Głównym akcentem lotniczym tegorocznych MTP była ekspozycja Zjednoczenia Polskiego Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. Już dekoracja zewnętrzna pawilonu PEZETEL-u podkreślała współudział polskiego przemysłu lotniczego w produkcji najnowszego radzieckiego olbrzyma pasażerskiego — aerobusu Il-86. Uwidocznione zostały poszczególne etapy tej współpracy z zaznaczeniem wzrastającego zakresu naszego udziału produkcyjnego. W pierwszym etapie (1977—1980) mamy wytwarzać m.in. usterzenie, elementy mechanizacji skrzydeł i wysięgniki gondoli silnikowych, w drugim zaś — również cały płat.

Pokazanie tego na wielkiej barwnej planszy, oglądanej przez publiczność tłumnie zwiedzającą targi, było na pewno dobrym pomysłem.

Na płycie wystawowej przed pawilonem znajdowały się tym razem:

Samolot rolniczy PZL-106 „Kruk"
Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga"
Samolot szkolny, treningowy i dyspozycyjny PZL-110
Motoszybowiec dwumiejscowy SZD-45 „Ogar"
Śmigłowiec turbinowy Mi-2 w wersji rolniczej

Nowościami pokazanymi po raz pierwszy na Międzynarodowych Targach Poznańskich były tu: PZL-110 oraz PZL-106 „Kruk" z nisko umieszczonym usterzeniem poziomym.

W pawilonie wystawiono przede wszystkim silniki lotnicze produkowane w Polsce (turbinowe SO-1 i GTD-350) oraz tłokowe (PZL-3S, ASz-62IR i PZL-Franklin o mocy 60 KM, 125 KM i 220 KM). Poza tym liczne modele samolotów i szybowców (wśród nich TS-11 „Iskra" i PZL M-15) oraz kadłub szybowca „Jantar Standard", fragment skrzydła i różne elementy konstrukcyjne świadczące o wysokim poziomie technologicznym naszego przemysłu lotniczego.

Uzupełnieniem tego był przegląd wyrobów PZL z dziedziny hydrauliki siłowej, silników wysokoprężnych i motocykli. No i, oczywiście, elektryczne pojazdy „Melex".

W sumie tegoroczna oferta targowa polskiego przemysłu lotniczego wyróżniała się dużą różnorodnością sprzętu seryjnego lub już wprowadzonego do produkcji seryjnej, z akcentem położonym na silniki oraz sprzęt z napędem — samoloty, śmigłowce i motoszybowce. Jeśli dodamy do tego samoloty rolnicze PZL M-15 i PZL M-18 „Dromader" oraz szkolno-treningowy odrzutowiec TS-11 „Iskra", a także śmigłowiec turbinowy Mi-2 pokazane niedawno na Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu, możemy śmiało powiedzieć, że rok bieżący należy do wyjątkowo dynamicznych pod względem działalności wystawienniczo-akwizycyjnej polskiego przemysłu lotniczego. Z czym, oczywiście, łączy się niewątpliwy fakt, że mamy co pokazywać, jak nigdy dotąd.

Podczas trwania MTP nad terenami targowymi odbywały się loty pokazowe samolotów i śmigłowców, a lotnicze oferty w postaci modeli i urządzeń można było znaleźć w kilku pawilonach i stoiskach zagranicznych. Były to przede wszystkim urządzenia radionawigacyjne (naziemne i pokładowe), sprzęt badawczy i pomiarowo-kontrolny itp.

Polska elektronika mogła się pochwalić kilkoma osiągnięciami z zakresu awioniki. Być może również i w tej dziedzinie rok bieżący będzie przełomowym. Bo nowoczesne samoloty, śmigłowce i szybowce (nie mówiąc już o lotniskach) wymagają odpowiedniego osprzętu oraz wyposażenia radioelektronicznego. I to przede wszystkim produkcji krajowej. (JW)

NA ZDJĘCIACH:

1 — Pawilon PEZETEL-u z pokazaniem wzrastającego naszego współudziału przy produkcji aerobusu Il-86.

2, 7 — Motoszybowiec dwumiejscowy SZD-45 „Ogar".

3, 4 i 5 — Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy i dyspozycyjny PZL-110 oraz rolniczy śmigłowiec Mi-2.

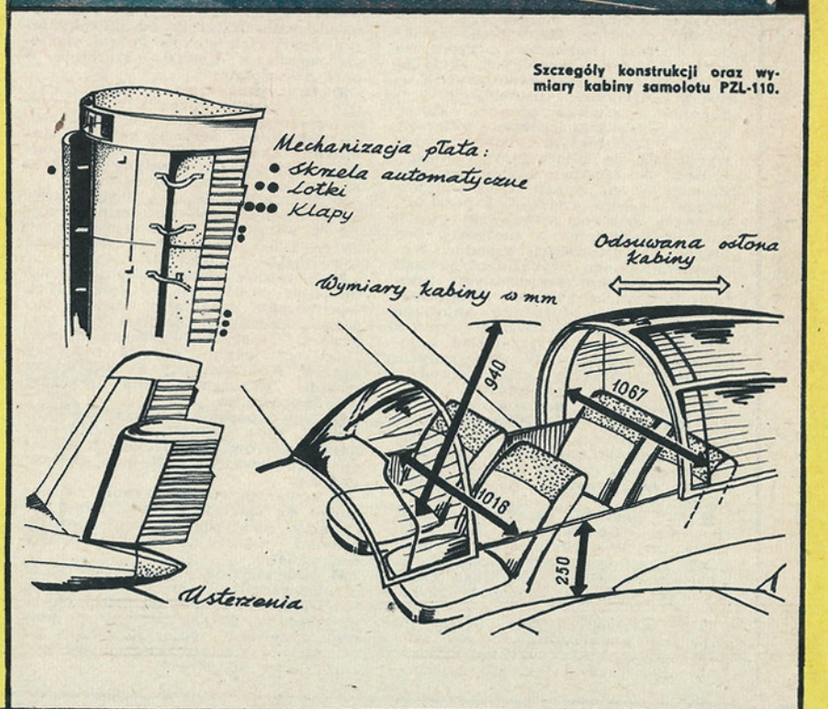
6 — Samolot rolniczy PZL-106 „Kruk".

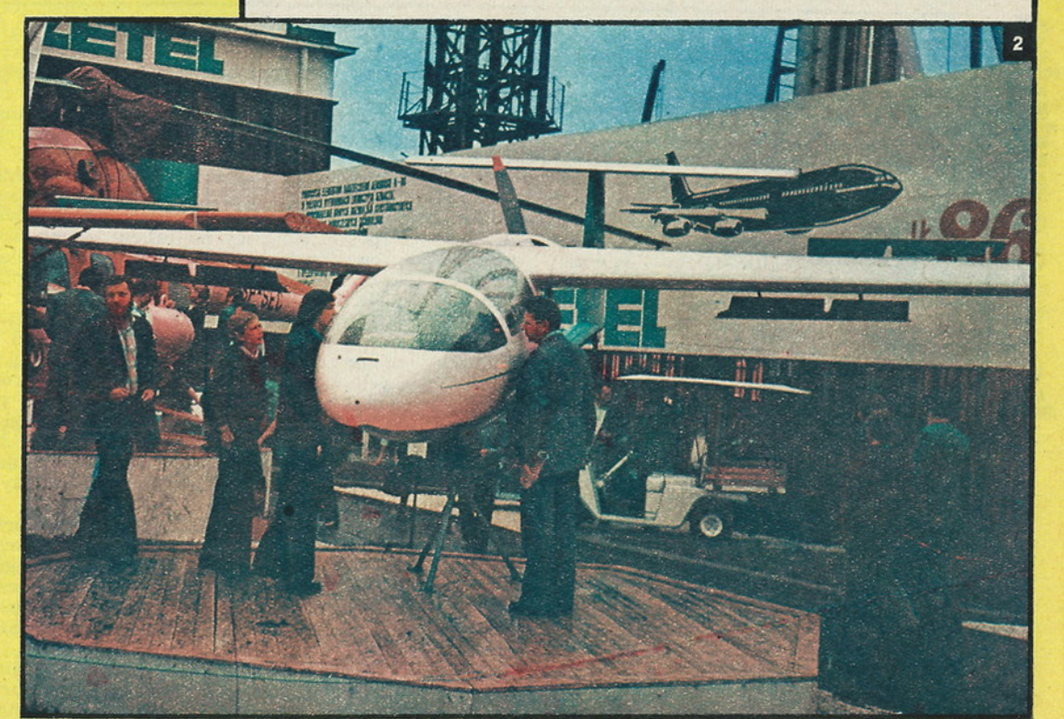
8 — Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga".

Zdjęcia i rysunki: J. Wojciechowski

1

Szczegóły konstrukcji oraz wymiary kabiny samolotu PZL-110.





2

PZL — 110
„OGAR"
„WILGA"
„KRUK"
SILNIKI

LOTNICTWO NA PO-77

ZJEDNOCZENIE PRZEMYSŁU
LOTNICZEGO I SILNIKOWEGO
PEZETEL

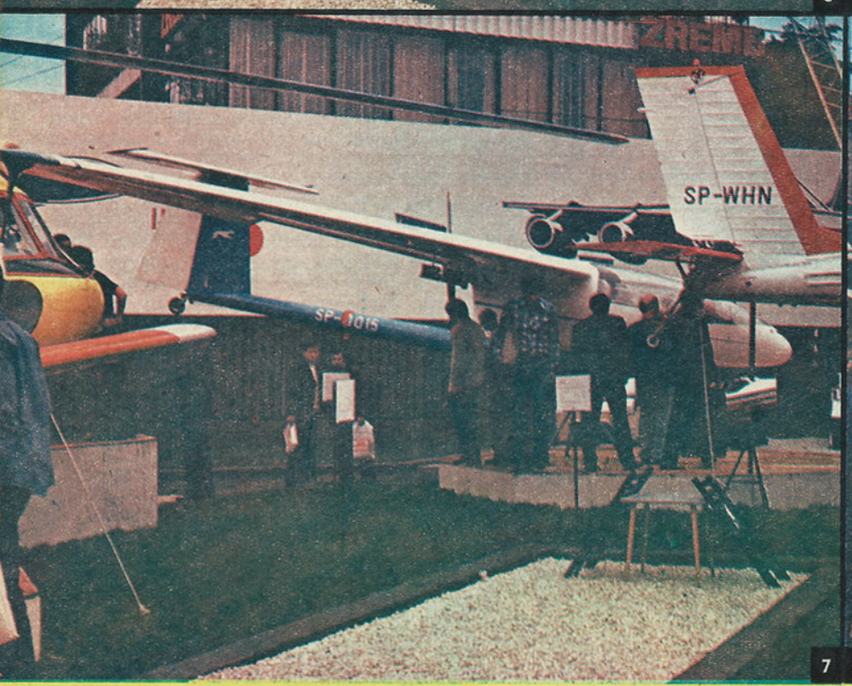
3 4

ZREMB

ZJEDNOCZENIE PRZE
LOTNICZEGO I SILNIK

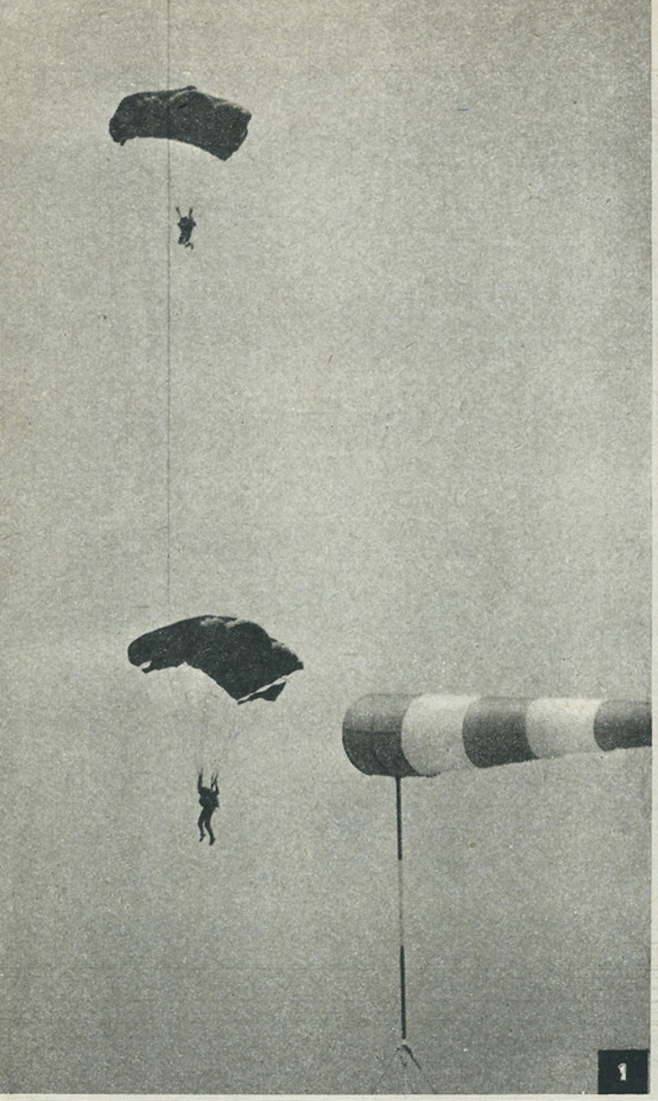
5 6

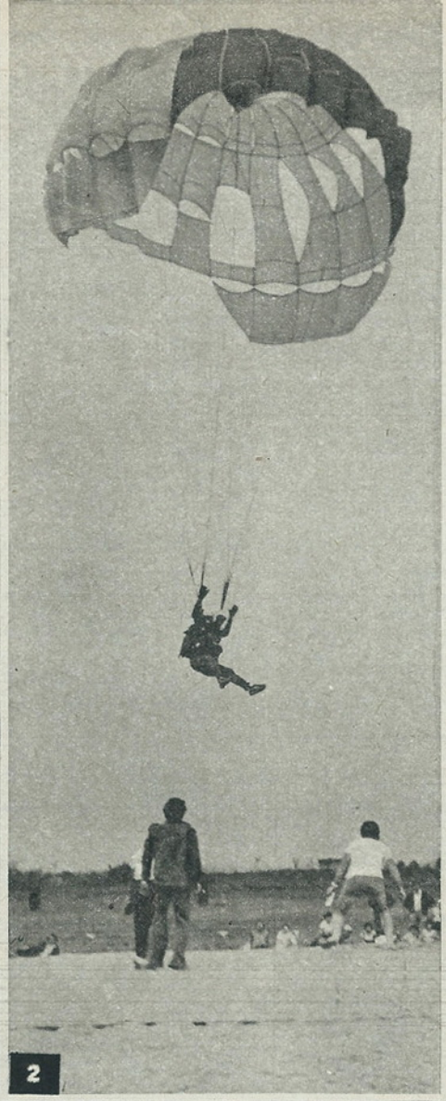
PEZETEL
32
86


SP-WHN

7 8

SP-WHN
86





Po konkurencjach indywidualnych II Międzynarodowych Zawodów spadochronowych o Puchar im. Kałapczijewa, Krumowa i Dżurowa przyszedł czas na skoki grupowe na celność lądowania. Międzynarodowe jury zawodów postanowiło, że w tej konkurencji zawodnicy wykonają po cztery skoki z wysokości 1 000 m, z tym, że zespoły żeńskie startować będą w składach dwuosobowych, natomiast męskie w czteroosobowych. Jedna zawodniczka i jeden zawodnik każdej ekipy pozostali więc na ziemi. Jak zwykle w skokach grupowych, można było jednak dokonywać zmian zawodników w poszczególnych kolejkach skoków.

Decyzje o tym, kto będzie skakał, podejmują trenerzy — w zależności od dyspozycji i formy zawodników. Szczególnie ciekawe było, kogo ze swej bardzo silnej i wyrównanej ekipy wystawi do skoków grupowych trener radziecki, Wiaczesław Żarikow. Okazało się, że spośród trzech reprezentantek ZSRR w tej konkurencji skakać będą Zinajda Kuricyna i Maja Kostina a spośród mężczyzn — Władimir Gurny, Nikołaj Uszmajew, Gienadij Jurko i Igor Tjorlo. Na ziemi pozostali więc... aktualni mistrzowie świata, Walentyna Zakorecka i Grigorij Surabko. Na taki luksus może sobie pozwolić jedynie ekipa radziecka.

Mistrzyni świata Walentyna Zakorecka jako pierwsza kobieta na świecie miała w tej konkurencji wykonać swój 6 000-ny skok spadochronowy z samolotu. Z tej okazji organizatorzy przygotowali uroczystą oprawę tego wydarzenia i 60 czerwonych goździków dla mistrzyni. Sympatyczna Wala wykonała swój jubileuszowy skok w asyście swoich koleżanek i kolegów z ekipy radzieckiej. Brakujące jej skoki do imponującej liczby 6 000 wykonała jednak... poza konkursem.

W skokach grupowych na celność lądowania reprezentacja ZSRR walczyła znakomicie i wygrała zdecydowanie, tak w konkurencji kobiet jak i mężczyzn. Kuricyna i Kostina po dwa razy lądowały w środku koła, a w pozostałych skokach uzyskały łączną odległość 1,08 m. Wręcz koncertowo skakali spadochroniarze radzieccy. Gurny i Uszmajew mieli same centra, a Jurko i Tjorlo w ośmiu skokach lądowali zaledwie w łącznej odległości 22 centymetrów od środka koła. Z takim rezultatem wygrać można najpoważniejszee zawody, z mistrzostwami świata włącznie.

Zacięta walka toczyła się o następne miejsca. Medale, przynajmniej srebrne i brązowe, chciała zdobyć każda z pozostałych ekip. Sporo obiecywaliśmy sobie po naszych reprezentantach — tak kobietach jak i mężczyznach. W skokach grupowych Polacy potrafią wznieść się na wyżyny swoich umiejętności, w pełni zmobilizować się, toczyć wyrównaną walkę z najlepszymi. Świadczą o tym m.in. srebrne medale na mistrzostwach świata — kobiet w 1974 r. i mężczyzn w 1976 r. Trener Ryszard Kuś desygnował do walki: spośród pań — Grażynę Kudłek i Krystynę Pączkowską (srebrne medalistki mistrzostw świata w tej konkurencji); spośród mężczyznych — aktualnych wicemistrzów świata w tej konkurencji Janusza Maca i Wiesława Szelca, których mieli wspomagać Jan Bober i Wacław Czyż.

Wśród pań walka o medale srebrny i brązowy była niezwykle pasjonująca. Po pierwszym skoku całej stawce, nie wyłączając zawodniczek radzieckich, przewodziły reprezentantki NRD, skaczące na swych „latających skrzydłach" RL-10. Polki były na dalszym miejscu. W drugim skoku nasze reprezentantki wzięły się do roboty i wygrały tę kolejkę ze wszystkimi konkurentkami. W kolejce trzeciej i czwartej poza konkurencją były znakomicie finiszujące spadochroniarki radzieckie. Na drugim miejscu w trzeciej kolejce były Bułgarki z drugiej ekipy narodowej. Polki lądowały w odległości powyżej metra. Ale również reprezentantki pozostałych ekip nie spisały się najlepiej. Pecha miały zwłaszcza spadochroniarki CSRS. Berina

HENRYK KUCHARSKI • KORESPONDENCJA WŁASNA Z BUŁGARII • 3

SKOKI GRUPOWE

Štefakova na „Strato Cloudzie" ląduje daleko poza piaskowym kołem, co przesądza o ostatnim miejscu pań z ekipy CSRS. Okazało się więc, że nawet „latające skrzydło" nie gwarantuje z góry dobrego rezultatu.

Losy srebra i brązu decydują się w ostatnim, czwartym skoku. Znakomicie finiszują Węgierki, które jako jedyne, obok spadochroniarek ZSRR, zaliczają środek koła. Starczy im to jednak tylko do zajęcia 5 miejsca. Trzeci rezultat kolejki mają juniorki z NRD, skaczące na przemian P. Hempel, A. Weber, R. Henseleit i im przypadnie zaszczytne srebro z rezultatem 3,56 m. Polki ostatecznie zajęły trzecie miejsce (4,12 m) i wywalczyły brąz.

Niemniej interesującą walkę o srebrny i brązowy medal stoczyli mężczyźni. Jak się już rzekło, dominował zespół ZSRR. Przez dwie pierwsze kolejki znakomicie skakali ponadto reprezentanci Bułgarii I i Polski. Na 8 skoków Bułgarzy mieli siedem „center" i jeden rezultat 8 cm. Polacy — 7 „center" i 15 cm. Na czwartym miejscu byli reprezentanci CSRS (27 cm). W trzeciej kolejce Georgi Dinew (Bułgaria I) ląduje w odległości aż 8,72 m. Nie koniec jednak na tym. W następnym skoku Najden Dawidkow „łapie" 9,55 m, co w sumie spycha zespół Bułgarii I na ostatnie miejsce w konkurencji. Wielka to i dla gospodarzy przykra niespodzianka. Tymczasem w trzeciej kolejce nasz Wiesław Szelc zalicza aż 1,25 m i zaczyna być niewesoło. Bardzo dobrze i zupełnie niespodziewanie finiszują natomiast Rumuni. Reprezentanci CSRS skaczą od początku do końca bardzo równo i na wysokim poziomie.

Czwarta, ostatnia i decydująca kolejka skoków. Reprezentanci CSRS — 0,02 m, Węgry — 0,13 m, ZSRR — 0,14 m, Polska, na skutek dwumetrowej odległości Janusza Maca, na dalszym miejscu. Nasi reprezentanci skaczą pechowo. Niemal po każdym skoku odczuwają baleśnie niezaleczone kontuzje. Walczą jednak ambitnie o każdy centymetr. Ich wysiłek zostaje wynagrodzony. Z łącznym wynikiem 3,72 m zdobywają brązowy medal. Złoto przypadło spadochroniarzom ZSRR (0,14 m). Medale srebrne, z jednakowym wynikiem 1,47 m, wywalczyli ex aequo reprezentanci CSRS i Rumunii. Niespodzianką była zwłaszcza wysoka pozycja Rumunów, skaczących, tak jak Polacy i Bułgarzy, na klasycznych UT-15. Srebrni medaliści w skokach grupowych na celność lądowania skakali w składzie: CSRS — Milan Horvat, Jan Šofranek, Władimir Farbak i Vit Kříž; Rumunia — Ilie Neagu, Vasile Mihanciu, Iordache Basalic i Ion Bucurescu.

Kilkudniowa rywalizacja pod sofijskim niebem dobiegła końca. Międzynarodowa komisja sędziowska, pod przewodnictwem Bułgara Filipa Kirowa, podsumowała wszystkie rezultaty — za skoki indywidualne na akrobację i celność lądowania oraz skoki grupowe na celność lądowania — i ogłosiła ogólną klasyfikację zespołową II Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych o Puchar im. Kałapczijewa, Krumowa i Dżurowa. Ostatnie dwa złote medale zawodów zdobyła ekipa radziecka: kobiety — Maja Kostina, Zinajda Kuricyna i Walentyna Zakorecka; mężczyźni — Władimir Gurny, Gienadij Jurko, Grigorij Surabko, Igor Tjorlo i Nikołaj Uszmajew. Medale srebrne w tej klasyfikacji przypadły reprezentantkom Polski w składzie: Barbara Gilewska, Grażyna Kudłek i Krystyna Pączkowska oraz reprezentantom Czechosłowacji w składzie: Vladimir Farbak, Milan Horvat, Vit Kříž, Stanislav Lacina i Jan Šofranek. Brązowe medale w ogólnej klasyfikacji zespołowej kobiet zdobyły młode spadochroniarki NRD: Petra Hempel, Rita Henseleit i Angelika Weber. Wśród mężczyzn brąz wywalczyli Polacy — Jan Bober, Wacław Czyż, Grzegorz Lisiewicz, Janusz Mac i Wiesław Szelc.

Rezultaty ogólne zawodów są niewątpliwie sporym sukcesem polskiej ekipy. Tym większym, że w przeciwieństwie do ZSRR, CSRS, NRD i Węgier dysponujących „latającymi skrzydłami", ekipa polska skakała na klasycznych spadochronach UT-15. O bardziej szczegółową ocenę zawodów poprosiłem trenera polskich spadochroniarzy Ryszarda Kusia, który powiedział:

— Wielu zawodników, startujących w II Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o Puchar im. Kałapczijewa, Krumowa i Dżurowa, należy do czołówki światowej. Szczególnie silną ekipę przysłał do Sofii Związek Radziecki. Takie nazwiska jak Zakorecka, Kostina, Kuricyna, Gurny, Surabko czy Uszmajew, mówią same za siebie. W każdej z pozostałych ekip, oprócz skoczków doświadczonych, byli przedstawiciele młodej generacji skoczków. W sumie były to jednak także silne drużyny. Jedynie NRD przysłała do Sofii wyłącznie juniorów. Polska ekipa składała się ze skoczków doświadczonych, chociaż nie wszyscy nasi najlepsi przyjechali do Bułgarii. Jedynie Barbara Gilewska i Grzegorz Lisiewicz mają mniej doświadczenia jako reprezentanci kraju.

Poziom sportowy zawodów oceniam jako bardzo wysoki, nie niższy od mistrzostw świata, pomimo, iż rezultaty w skokach na celność lądowania nie były najlepsze. Skoki te wykonywane były jednak w dość złożonych warunkach pogodowych, trudniejszych np. niż podczas mistrzostw świata w Rzymie w ub. r.

Czołowe ekipy startowały na „latających skrzydłach". Dają one dużą przewagę w skokach na celność lądowania. Tylko brakiem odpowiedniego treningu niektórych skoczków na tych nowoczesnych spadochronach można tłumaczyć fakt nawiązywania z nimi równorzędnej walki przez skoczków dysponujących spadochronami UT-15, m. in. Polaków.

Nierówny był poziom akrobacji. Daje się zauważyć prymat ekipy radzieckiej, która wyraźnie wyprzedza w tej konkurencji pozostałych skoczków. Reprezentanci Polski, CSRS, Bułgarii i Węgier reprezentują zbliżony poziom akrobacji.

Wyniki, jakie uzyskali nasi reprezentanci, odzwierciedlają stopień ich przygotowania. Niestety, jest on niewielki, pomimo majowego obozu przygotowawczego i startu w zawodach w Halle (NRD). Nasi reprezentanci do czasu zawodów w Sofii wykonali w br. po ok. 40—50 skoków, gdy reprezentanci pozostałych ekip mieli po 150—200 skoków. Pomimo to nasi potrafili nawiązać równorzędną walkę ze wszystkimi, poza ZSRR, ekipami. Świadczy to o ich sporych umiejętnościach i nie mniejszych możliwościach.

Niestety, ciągle mamy wiele trudności w prowadzeniu nowoczesnego treningu. Jedną z głównych przeszkód jest nieżyciowy przepis, który ogranicza zawodnikom ilość wykonywanych skoków dziennie. Przypomnę, że normalnie skoczek polski może wykonać trzy skoki dziennie, a członek kadry narodowej na obozie treningowym — maksymalnie 8 skoków dziennie. Tymczasem spadochroniarze innych ekip zagranicznych nie mają w tej mierze tak sztywnych jak my ograniczeń i mogą wykonywać nawet po 20 i więcej skoków dziennie. Przy dotychczasowych ograniczeniach nie możemy prowadzić przygotowań najlepszych naszych skoczków zgodnie z nowoczesną teorią treningu spadochronowego, stosować właściwej intensywności i obciążenia treningowego. Jeśli nie chcemy tracić kontaktu ze światową czołówką w sporcie spadochronowym, musimy jak najszybciej zmienić ten nieżyciowy przepis. Uważam przy tym, że nie można z góry określać żadnej liczby skoków dziennie. Zależy ona bowiem od indywidualnych możliwości zawodnika i rodzaju skoków (na akrobację można wykonać mniej skoków, na celność lądowania — więcej). Aktualny przepis jest szablonem, który krępuje ręce. Obecnie, we wszystkich krajach, gdzie jest mocne spadochroniarstwo (m. in. ZSRR, CSRS, Bułgaria, Węgry) o ilości skoków spadochroniarza dziennie decyduje trener i instruktor, a nie urzędnik w ministerstwie.

Niezwykle istotną sprawą, która niekorzystnie rzutuje na rezultaty naszych reprezentantów, jest brak stałej i specjalistycznej opieki lekarskiej nad naszymi skoczkami. W rezultacie reprezentanci Polski startują niejednokrotnie z kontuzjami, ledwie zaleczonymi, a nie wyleczonymi do końca. Potrzebny jest nam lekarz, który będzie leczył skoczków i opiekował się nimi na co dzień. Ogólnodostępna, społeczna służba zdrowia, nieobeznana ze specyfiką urazów w sporcie spadochronowym, nie jest w stanie przyjść skoczkom ze skuteczną pomocą.

Kierownik ekipy polskiej, Wiesław Dudziński, podkreśla bardzo sprawną, wręcz wzorową organizację zawodów, ich efektowną oprawę propagandową oraz bardzo dobre warunki bytowania. Sędzia międzynarodowy, Sławomir Pomietlak, oceniając sędziowanie podczas zawodów podkreśla zwłaszcza dużą zgodność w ocenie skoków oraz korzyści jakie dało zastosowanie bardzo dobrego „elektronicznego centrum" produkcji bułgarskiej. Bardzo pomocny był także wiatromierz z sygnałem dźwiękowym produkcji... polskiej (którego jednak spadochroniarze polscy nie mają u siebie). Chwali także specjalną, wcześniej przygotowaną przez Bułgarów dokumentację, która bardzo ułatwia sędziowanie skoków na akrobację.

NA ZDJĘCIACH:

1 — NRD-owskie „latające skrzydła" RL-10 w skoku grupowym.

2 — Na klasycznych spadochronach UT-15 skakali w zawodach reprezentanci Bułgarii, Rumunii i Polski.

3 — Trener młodej ekipy NRD, Helmut Schulz, omawia skok ze swą podopieczną, Ritą Henseleit.

4 — Trener polskich spadochroniarzy, Ryszard Kuś, omawia skok z naszą reprezentantką, Barbarą Gilewską.

5 — Postawione na czas zawodów namiotowe miasteczko na lotnisku Bożuriszte tętniło gwarem od rana do wieczora.

6 — Trzy najlepsze zespoły kobiece w ogólnej klasyfikacji drużynowej memorialu Kałapczijewa, Krumowa i Dżurowa. Od lewej: POLSKA (2 miejsce) — Krystyna Pączkowska, Barbara Gilewska i Grażyna Kudłek; ZSRR (1 miejsce) — Walentyna Zakorecka, Maja Kostina i Zinajda Kuricyna; NRD (3 miejsce) — Petra Hempel, Angelika Weber i Rita Henseleit.

7 — Zwycięski zespół radzieckich spadochroniarzy: Władimir Gurny, Nikołaj Uszmajew, Genadij Jurko, Grigorij Surabko i Igor Tjorlo.

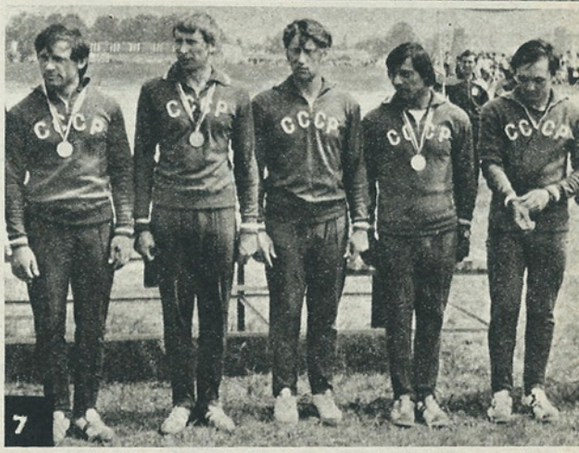
8 — Reprezentanci Polski zdobyli brązowe medale w skokach grupowych na celność lądowania i w ogólnej klasyfikacji drużynowej. Od lewej: Wacław Czyż, Grzegorz Lisiewicz, Jan Bober, Wiesław Szelc i Janusz Mac.

9 — Trzy najlepsze spadochroniarki w skokach indywidualnych na celność lądowania: Berina Štefakova (CSRS) — 2 miejsce, Zinajda Kuricyna (ZSRR) — 1 miejsce, Alena Uhliřova (CSRS) — 3 miejsce.

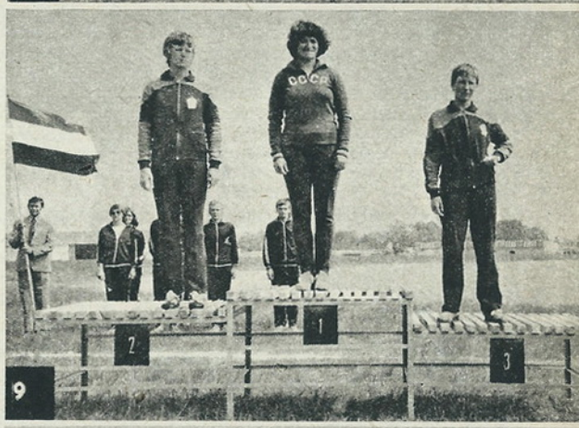
10 — Najlepsi zawodnicy w indywidualnych skokach na celność lądowania: Vladimir Farbak i Milan Horvat (CSRS) — medale srebrne; Georgi Ninow (Bułgaria I) — medal złoty; Jan Bober (Polska) — medal brązowy.

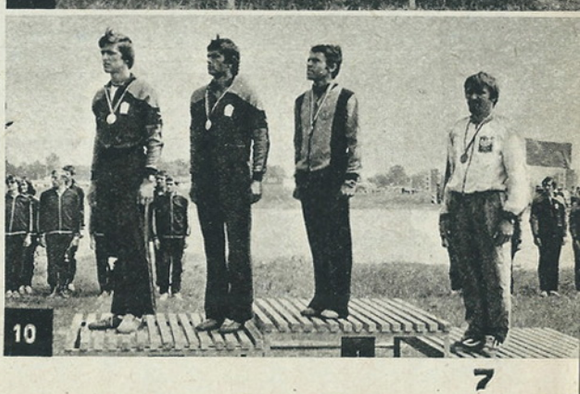
Zdjęcia autora

6


7

8


9


10

PARYŻ '77

OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA

3

Tekst i zdjęcia:
PAWEŁ ELSZTEIN

Każdy jest zawsze ciekawy co też dane urządzenie techniczne, maszyna, automat, zabawka, a także i samolot, kryje w swoich wnętrzach. Czyli — co tam jest w środku? Pytanie takie, proszę sobie wyobrazić, zadają nie tylko niefachowcy, ale również specjaliści. Przypuszczam jednak, że tylko z myślą o tej pierwszej grupie ciekawskich francuski przemysł pokazał niezwykły model samolotu „Mirage" F 1 wykonany całkowicie z tworzywa sztucznego, przezroczystego, tak, aby każdy mógł zobaczyć co tam jest w środku. Model w wielkości naturalnej, a więc o długości ponad 15 m, wystawiony był w osobnym pawilonie zjednoczenia przemysłu (GIFAS). Szklany samolot był nie lada sensacją i jak powiadają co starsi bywalcy Salonu, został zrealizowany po raz pierwszy. Nawet laik mógł się przekonać, jak poważną część samolotu wypełniają urządzenia specjalne z elektronicznymi na czele, a jak stosunkowo mało miejsca zajmuje sama konstrukcja płatowca. Do budowy makiety zużyto 1 500 kg organicznego tworzywa sztucznego — pleksiglasu i 2 000 kg wyposażenia — osprzętu. Praca nad modelem trwała 3 miesiące. Łącznie zajęła 6 500 godzin. Niewątpliwie, oryginalne dzieło pozostanie w zbiorach muzeum lotnictwa, jako eksponat o dużej wartości dydaktycznej.

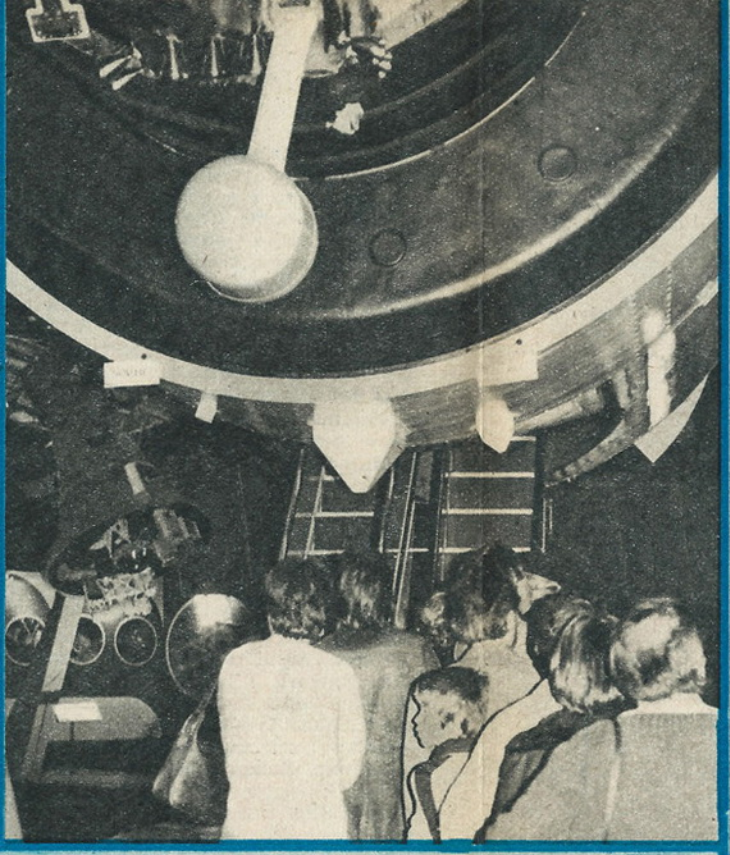
W osobnym pawilonie znajdowało się stoisko Narodowego Centrum Badań Kosmicznych (CNES). Na powierzchni 2 000 m² pokazano liczne makiety i podzespoły rakiet nośnych oraz silników rakietowych. Imponująco przedstawiał się model w wielkości naturalnej satelisty francuskiego, przeznaczonego do wykrywania zasobów naturalnych. Kadłub obiektu, otulony złocistą folią, sprawia wrażenie jakby satelita za chwilę miał powędrować na stanowisko startowe. Satelita nosi miano „Spot". Obok satelita „Signe-3". Ten sam, którego oryginał wyniesiony został w czerwcu przez radziecką rakietę nośną z terenu ZSRR. Pokazano także fragment konstrukcyjny francuskiej rakiety nośnej „Ariane". Miał on wysokość około 9 m i średnicę 3,20 m. Tu także przewijają się na poszczególnych stoiskach elementy współpracy francusko-radzieckiej w badaniach przestrzeni kosmicznej. Tu również pokazano w jakich programach kosmicznych uczestniczy Francja, włączając w to stacje kosmiczne typu „Spacelab" i różne satelity. Makieta urządzenia biologicznego daje pojęcie o szczegółach doświadczenia, które w przyszłości przeprowadzone zostanie na pokładzie radzieckiej stacji kosmicznej „Salut". Przed wejściem do pawilonu kosmicznego niewielka śnieżno-biała antena naziemnej stacji łączności satelitarnej przy wykorzystaniu francusko-zachodnioniemieckiego satelity „Symphonie". Antena nie jest makietą. Wszystkie urządzenia funkcjonują i w każdej chwili mogą odebrać lub przekazać sygnały, które sobie zamówi klient. Znając, bodaj w przybliżeniu, koszty przesyłki sygnałów drogą satelitarną, nie próbowałem jednak nadawać życzeń ani pozdrowień do mojej redakcji...

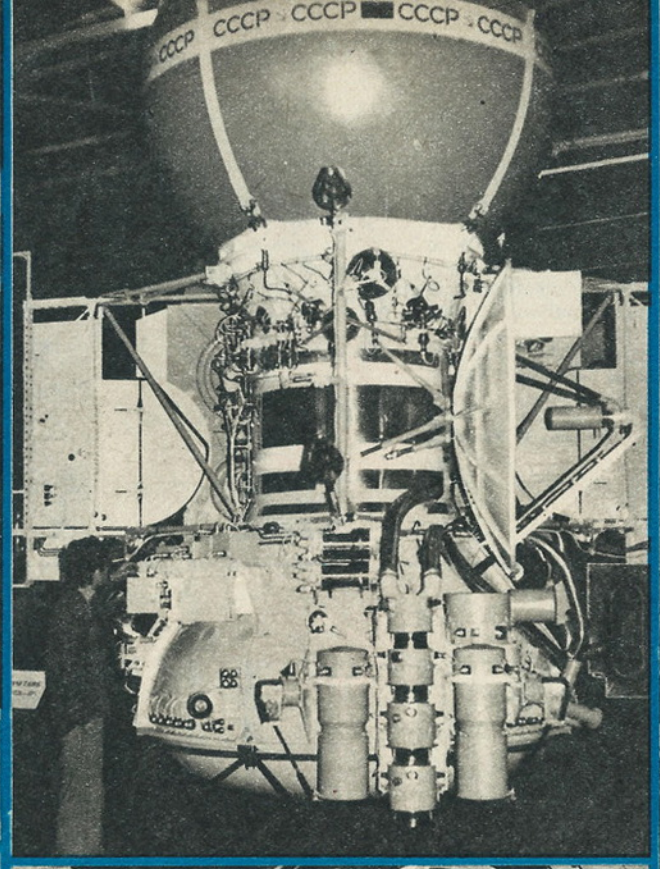
Jeśli już jestem przy sprawach kosmicznych, to pragnę podkreślić że w pawilonie CNES obok zagadnień bardzo wielkich i skomplikowanych znajdowało się stoisko, i to spore, poświęcone udziałowi młodzieży w badaniach dokonywanych przy pomocy rakiet amatorskich i modeli. Na przykład 4 czerwca w obecności czołowych przedstawicieli nauki i przemysłu francuskiego wręczono w pawilonie CNES członkom klubów młodzieżowych zajmujących się rakietnictwem badawczym osiem nagród rangi państwowej. Ale klubom modelarskim poświęcę więcej miejsca w osobnym opracowaniu, korzystając z dłuższego pobytu w pawilonie CNES i uzyskanych, bardzo szczegółowych informacji.

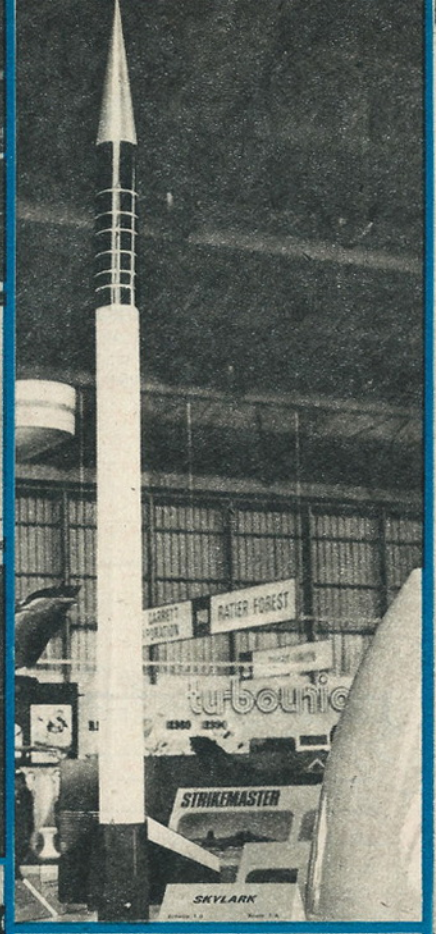
Europejska Agencja Kosmiczna na 500 m² powierzchni demonstrowała szereg makiet, między innymi model satelity „Geos", makietę w wielkości naturalnej satelity „Meteosat" i OTS, a także satelity „Marots", „Aerosat" i stację „Spacelab". Na stoisku samolotów można było oglądać samolot „Galileo" wyposażony w symulator stacji kosmicznej „Spacelab".

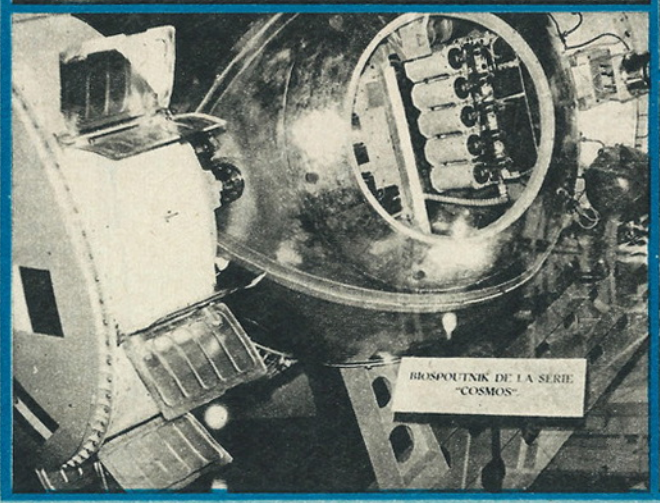
NASA miała swoje stoisko w pawilonie USA. Pokazano makietę transportowca kosmicznego wraz ze stacją „Spacelab". Model o długości 2,4 m informował co tam jest w środku. Poza tym pokazano pojazd „Viking Rover" przeznaczony do poruszania się po powierzchni planety Mars. Tłem dla modelu był pejzaż marsjański. Odpowiednie modele i plansze informowały ponadto o satelicie zasobów „Landsat", którego trzeci już egzemplarz umieszczony ma być na orbicie okołoziemskiej w końcu br. Oczywiście, podobnie jak wszystkie eksponaty kosmiczne — i amerykańskie także pokazywane były w odpowiednio dobranym półmroku. Może nastrój ten był romantyczny, ale był niezwykłym utrudnieniem dla pracy fotografów-wycieczkowiczów, którzy nie mieli lamp błyskowych, jak zawodowcy. Ciemności niektórych pawilonów z tych właśnie powodów odstraszały co słabszych fotoamatorów, a również osoby o niezbyt sokolim wzroku. Podejrzewam, iż te same obiekty kosmiczne i inne pokazane w pełnym słońcu byłyby jeszcze bardziej godne obejrzenia przez zwiedzających. Może mój pomysł trafi do przekonania wystawcom przyszłego Salonu?!

Troszeczkę jakby widniej było w pawilonie radzieckim, w całości poświęconym kosmonautyce. Chociaż i tutaj przydałoby się więcej słońca, bo ogromną makietę stacji kosmicznej „Salut" trudno było zobaczyć w pełnej krasie przy oświetleniu bardzo kameralnym. Ale za to obiekty zgromadzone przedstawiały się imponująco. Precyzja wykonania podzespołów, ich malowanie i sposób eksponowania samego modelu, wiernej kopii oryginału, zadziwiały wszystkich zwiedzających. Do „Saluta" nie sposób się było dotłoczyć. Podwieszony na pewnej wysokości pod stropem, zwiedzany był dzięki przemyślnym schodkom jednokierunkowym, umożliwiającym bezawaryjne wejście na pokład, zwiedzenie go za przykładem kosmonautów









Akrobacyjny Jak-50 na tle wielkiego Jaka-42 otwierał przegląd nowości tegorocznego Salonu. W pawilonie ZSRR przed stacją kosmiczną „Salut-5" zawsze były kolejki. Obok — próbnik planety Wenus i biosatelita „Kosmos-782" programu międzynarodowego.

U góry — seryjna brytyjska rakieta sondażowa „Skylark" i oryginalny projekt sań kosmicznych (space sled) do sprawdzania działania organów równowagi w warunkach nieważkości u kandydatów do pracy na pokładzie stacji „Spacelab". Obok — model francuskiej rakiety „Ariane", a poniżej fragment konstrukcji kadłuba tejże rakiety na stoisku CNES.

i następnie opuszczenie obiektu. Zachętą do zwiedzania „Saluta" była jego dotychczasowa sława, a także — nie ukrywam tego faktu — bezpłatny wstęp na pokład. Muszę przy okazji wyjaśnić, iż oprócz opłat za wstęp na Salon (od 15 do 30 franków w zależności od dnia) zwiedzanie na przykład „Concorde", Muzeum Lotnictwa i innych obiektów było płatne, po franku od „łebka". W pawilonie ZSRR oprócz eksponatów znajdowała się mała salka, gdzie bez przerwy pokazywano filmy związane tematycznie z opanowaniem Kosmosu. I te pokazy cieszyły się dużym zainteresowaniem publiczności.

W pawilonie radzieckim przedstawiono obiekty kosmiczne dotąd nigdzie jeszcze nie eksponowane. Przy tym warto wiedzieć, że prawie wszystkie obiekty symbolizowały współpracę międzynarodową. Wymownym tego przykładem był satelita biologiczny „Kosmos-782", wielki obiekt na którego czołowej ścianie kadłuba narysowana była postać człowieka i flagi państw uczestniczących w tym doniosłym doświadczeniu. Wśród siedmiu flag państwowych znajdowała się tam także i nasza biało-czerwona. Po raz pierwszy wszyscy mogli zobaczyć próbnik „Wenus-10" i 19, a także obiekt, który wyniesie w przyszłych latach francuski balon do badania atmosfery planety Wenus. Po raz pierwszy demonstrowano satelitę telekomunikacyjnego „Ekran", przeznaczonego do bezpośredniego przekazywania audycji radiowych i telewizyjnych do lokalnych, małych stacji naziemnych. Satelita „Meteor-2" zamykał listę obiektów wystawionych w pawilonie kosmonautyki radzieckiej.

W hali gdzie mieściło się polskie stoisko Pezetel znajdował się „kącik" japońskiego przemysłu kosmicznego. Pokazano tutaj modele serii rakiet sondażowych i badawczych, a także materiały dotyczące nowych japońskich konstrukcji z rakietą M-3H-1 na czele, zdolną do wyniesienia ładunku użytecznego — satelity o masie około 200 kg. Interesujące były informacje o rakietach sondażowych. Na przykład rakieta MT-135 P, przeznaczona dla potrzeb meteorologicznych, startuje w regularnym sondażu co tydzień, sięgając wysokości około 60 km i unosząc ładunek około 10 kg. Jest to rakieta jednostopniowa o długości 3,3 m i masie startowej 70 kg. Start odbywa się z wyrzutni umieszczonej na podwoziu typu samochodowego. Rakieta służy do pomiarów górnych wiatrów i temperatury. Jak wynika z informacji, ponad 350 rakiet tego typu zostało dotąd wyrzuconych z ośrodków meteorologicznych w Japonii. Jedną z większych rakiet, również służącą potrzebom Służby Pogody, jest L-3H. Osiąga ona wysokość od 450 km (drugi stopień) do 2 000 km (stopień trzeci), unosząc ładunek użyteczny o masie 170 kg. Do sondaży w rejonach arktycznych Japończycy stosują rakiety serii S-160, 210 i 310. Są to rakiety jednostopniowe sięgające pułapu do 180 km z ładunkiem do 70 kg, przeznaczone szczególnie do badania zjawisk zorzy polarnej.

Ale nie zatrzymuję się dłużej przy stoisku japońskim, mimo, iż moja informatorka czyni wszystko, aby mi umilić pobyt na skrawku japońskiej ziemi i przyjmuje z honorami, jakbym co najmniej był przedstawicielem największego koncernu świata. Ubrana w narodowy strój japoński, zawsze uśmiechnięta, kłania się bardzo nisko na pożegnanie. Odwzajemniam się jak tylko potrafię najniższym ukłonem.

Chciałem na zakończenie wspomnieć jeszcze o interesującej inicjatywie konstruktorów-amatorów francuskich. Otóż postanowili oni pokazać i przekonać wszystkich, że samolot można zbudować w kilka dosłownie dni. Kiedy zaszedłem do hangaru, skąd dobiegało niezwykłe piłowanie i buczenie wiertarki, podejrzewałem, iż naprawiają tu samoloty przygotowane do pokazów. Ale szybko porzuciłem takie myśli, obserwując jak kilku zapaleńców z jedną dziewczyną na czele budowało mały samolocik Pottier P-80, zgrabny dolnopłatowieec o trójkołowym podwoziu. Maszyna ta, przeznaczona dla jednej osoby, wykonana jest z metalu i napędzana silnikiem samochodowym od Volkswagena. Naturalnie, amatorzy mieli już przygotowane podzespoły, w hangarze pokazywali raczej technikę szybkiego składania podzespołów. Ale i tak robota posuwała się żywo, bo codziennie podglądałem ich pracę i podejrzewam, iż w ogóle nie kładli się spać, aby tylko na czas skończyć swoje dzieło. Niestety, nie stwierdziłem czy zamiar oblatania na oczach zwiedzających Salon ich małego samolociku powiódł się czy też nie. W każdym bądź razie zarazili na pewno swym przykładem młodzież odwiedzającą hangar i podziwiającą zespół konstruktorów z Reseau du Sport de l,Air.

Jeśli chodzi o konstrukcje amatorskie, to na specjalnie wydzielonej powierzchni naliczyłem kilkanaście maszyn, a wśród nich kręcących się konstruktorów zapinających, nieraz dosłownie, ostatni guzik w kabinie swego płatowca. Oprócz wypróbowanych i znanych układów obserwować można było niezwykłe, prawie bez powierzchni nośnych konstrukcje, nad którymi trzeba było dobrze się nachylić, aby znaleźć jakiekolwiek skrzydła. Podziwiać trzeba bohaterstwo pilotów-amatorów powierzających swoje ciało, a i serce chyba też — takim konstrukcjom. Ale co tu narzekać na amatorów, kiedy znana wytwórnia francuska Robin pokazała miniaturowy płatowiec „Manta", właściwie sam kadłub z dobudowanymi zanikającymi skrzydełkami, bezogonowiec trzymiejscowy, który wygląda na coś pośredniego między dużym modelem, a naszym Fiatem-126p. Z tym, że samochód jest dwukrotnie większy. „Manta" stała akurat niedaleko, przez miedzę, obok naszego stoiska. Przechodziłem zawsze ostrożnie obok tej maszyny. Obawiałem się że wytwórnia zaprosi mnie do odbycia lotu pasażerskiego. Przyznaję, że musiałbym wbrew wszelkim formułom grzecznościowym odmówić. Bo ja, proszę państwa, wyznaję może starą zasadę, że samolot lata na skrzydłach, a nie na kadłubie.

Kiedy, zmęczony nieco, odpoczywam pod dobrze dającymi cień skrzydłami naszego M-18 „Dromadera" przysiadł się do mnie starszy pan z licznymi odznakami lotniczymi w klapie. Od słowa do słowa zaczęliśmy rozmawiać o samolotach. Ja chwaliłem francuskie, on polskie. Ale — mówię — jeśli pan jest takim znawcą, niech mi pan powie co powinno cechować dobry, naprawdę dobry samolot? A na to mój znajomy: Dobry samolot, proszę pana, powinien mieć trzy kółka! To po pierwsze. Po drugie, powinien być amerykański, albo francuski! A po trzecie — pytam — jaka jest ostateczna definicja? Po trzecie — ten samolot powinien mieć silnik radziecki. A silnik i samolot muszą być zbudowane w Polsce! Ale podszedł mnie ten sympatyczny, starszy pan, którego nawet nie zapytałem o nazwisko.

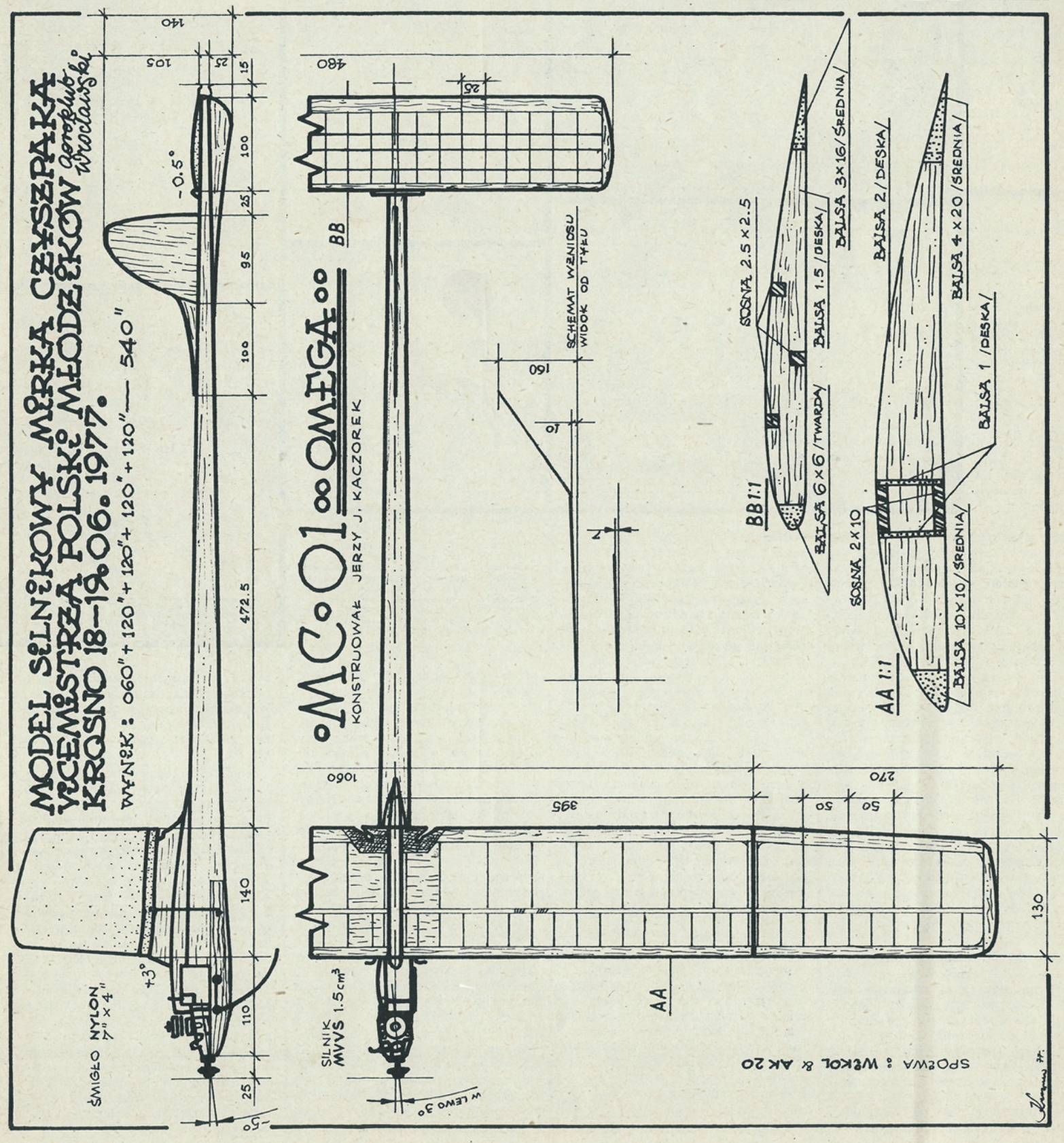
MODEL SILNIKOWY

„OMEGA"

Model wykonany przez Mirosława Czyszpaka, członka modelarni lotniczej SP-15-PGO Oporów we Wrocławiu, charakteryzuje się długim kadłubiem oraz prostą konstrukcją płatów i statecznika poziomego. Kadłub tworzy łoże grabowe, do którego wklejono wieżyczkę ze sklejki i przyklejono podłużnice z deski twardej balsy o grubości 5 mm. Przegrody między podłużnicami wklejone są co 70—100 mm. Kadłub oklejono balsą średniej twardości i grubości 4 mm, oprofilowano wieżyczkę i przyklejono balsowe pokrycie obustronnie, tworząc kroplową obudowę za głowicą silnika zmniejszającą znacznie opór czołowy kadłuba. Skrzydła i statecznik nie nastręczają żadnych kłopotów wykonawczych. Kadłub i płaty oklejono grubym papierem japońskim i kilkakrotnie cellonowano. Statecznik oklejony jest cienkim papierem japońskim — cellonowany do połysku; całość modelu uodporniona poliuretanowym lakierem na działanie wilgoci i paliwa. Regulacja wg systemu: „w prawo — w prawo". Model osiąga w locie silnikowym wysokość zapewniającą wykonanie lotów powyżej 140 s.

J. K.

Zdjęcie: B. Koszewski



W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

NABICI W BUTELKĘ

Jedynymi zawodnikami zagranicznymi w Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych w ostatnich latach są reprezentanci CSRS. Naturalne jest więc, że w ramach rewanżu również nasi piloci od czasu do czasu startują w Czechosłowacji. Zaproszenie do tegorocznych rajdowo-nawigacyjnych mistrzostw CSRS nasi piloci otrzymali już w roku ubiegłym. Wobec tego, że polski sport samolotowy rajdowo-nawigacyjny kontaktów zagranicznych ma mniej niż na lekarstwo, do tegorocznego startu w CSRS nasi piloci przygotowywali się wyjątkowo starannie. Odpowiednio wcześnie ustalono ekipę. Reprezentowanie naszych barw narodowych w mistrzostwach CSRS powierzono dwóm starannie dobranym załogom, składającym się z członków kadry narodowej i czołowych naszych pilotów w składzie: pilot Mirosław Gajewski (drugi wicemistrz Polski) z Aeroklubu Kieleckiego — nawigator Andrzej Bylok z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego oraz pil. Jan Robaczewski z Aeroklubu Pomorskiego — nawig. Marian Wajda z Aeroklubu Krakowskiego. Obowiązki kierownika ekipy polskiej powierzono Janowi Bryniarskiemu, znanemu i zasłużonemu działaczowi lotniczemu i kierownikowi Aeroklubu Krakowskiego. Ekipie miał towarzyszyć doświadczony mechanik, również z Aeroklubu Krakowskiego.

Zawodnicy pilnie przygotowywali się do występu w CSRS, uczestnicząc m.in. w specjalnym zgrupowaniu treningowym w Jeleniej Górze. Nie żałowali też czasu na trening w macierzystych aeroklubach. Startowali w zawodach krajowych. Zwalniali się z pracy, przekładali terminy ważnych zajęć, wygospodarowali czas na jak najlepsze przygotowanie się do zagranicznego występu. Wylot do Czechosłowacji wymagał też załatwienia niezbędnych formalności i przygotowań organizacyjnych.

Nastąpił czas wylotu na mistrzostwa Czechosłowacji, które miały się odbyć w dniach od 19 do 26 czerwca br. Reprezentacyjny pilot, pracownik naukowy Politechniki Świętokrzyskiej w Kielcach, Mirosław Gajewski, w związku z udziałem w mistrzostwach Czechosłowacji wystarał się nawet — nie bez trudu — o przełożenie terminu obrony swojej pracy doktorskiej.

Wreszcie cała ekipa narodowa stawiła się w Krakowie, skąd miał nastąpić wylot do Czechosłowacji. Zawodnicy startować mieli na dwóch samolotach typu PZL-104 „Wilga" z Aeroklubu Pomorskiego i Aeroklubu Bydgoskiego. Mechanicy Aeroklubu Krakowskiego zabrali się do ostatniego przed wylotem, dokładnego sprawdzenia stanu technicznego samolotów. Zawody rajdowo-nawigacyjne są wyjątkowo ostrą próbą dla maszyn. Okazało się wkrótce, że oba samoloty są mocno zdezelowane i ich godny pożałowania stan techniczny absolutnie dyskwalifikuje je jako samoloty zawodnicze. Orzeczenie mechaników brzmiało: jeden samolot — toruński — w ogóle nie nadaje się do lotów, drugi — bydgoski — może co najwyżej spokojnie dolecieć do swego macierzystego aeroklubu po to, by tam zająć się nim solidnie.

Można było sobie wyobrazić miny siedzących na walizkach reprezentantów Polski. Nie było jednak czasu na szukanie winnych — bo niewątpliwie ktoś zawinił, „przygotowując" takie samoloty dla ekipy polskiej na mistrzostwa CSRS. Zresztą nie od tego są zawodnicy. Zaczęto gorączkowo szukać innych maszyn, by polecieć i zdążyć na mistrzostwa CSRS. Nie ma jednak u nas aeroklubu, który byłby w stanie, bez uszczerbku dla swojej działalności, wypożyczyć samolot w pełni sezonu. Jedyną deską ratunku było więc zwrócenie się o pomoc do kierownictwa Aeroklubu PRL w Warszawie. Reprezentanci Polski proponowali przy tym rozwiązanie najbardziej realne. W sytuacji jaka zaistniała, chcieli polecieć na mistrzostwa CSRS na Zlinach-42M, których spora ilość użytkowana jest w naszych aeroklubach. Kierownik ekipy i mechanik pojechaliby do Czechosłowacji samochodem Aeroklubu Krakowskiego. Wobec braku czasu na załatwienie formalności, związanych z zakupem paliwa do samochodu na terenie CSRS, zawodnicy zadeklarowali na ten cel swoje kieszonkowe, które mieli otrzymać podczas mistrzostw.

Niestety, nie pomógł nawet Aeroklub PRL, odpowiedzialny za przygotowanie sportowców lotniczych do występów zagranicznych. Nie pomógł czy nie był w stanie pomóc, to już mniej ważne. Faktem jest, że reprezentanci Polski zamiast polecieć na mistrzostwa Czechosłowacji — musieli rozjechać się do domów. Co przeżyli i co pomyśleli, pozostanie ich tajemnicą. Nie ulega jednak wątpliwości, że zostali „nabici w butelkę". Przez kogo? — Warto by odpowiedzieć na to pytanie, znaleźć winnych i wyciągnąć wnioski. Chociażby tylko po to, by podobna sytuacja nie powtórzyła się w przyszłości.

Halny

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

WAKACYJNA PRZYGODA

Młodzież jest zadowolona z tegorocznego lata. Do redakcji napłynęły już pierwsze listy i pozdrowienia z lotniczych kursów wakacyjnych, które odbywają się w różnych regionach kraju. Wakacje w pełni. Wkrótce ferie letnie osiągną swój półmetek. Jak każdego roku, wielu entuzjastów latania przebywa na praktycznych kursach szybowcowych, samolotowych i spadochronowych. Po wcześniejszych pomyślnie zakończonych kursach teoretycznych, dziewczęta i chłopcy przystąpili do tak bardzo wymarzonego szkolenia lotniczego.

Próbuje też młodzież swych sił w lataniu na lotniach. Zrzeszona w powstałych ostatnio sekcjach lotniowych aeroklubów przeżywa — podobnie jak inni latający w okresie wakacji — swe najpiękniejsze chwile młodości. Jak bardzo można być szczęśliwym szybując na lotni i polubić latanie — wiedzą tylko ci, którzy latali samodzielnie.

Najmłodsi sportowcy lotniczy — modelarze — przygotowują się do zawodów eliminacyjnych, bądź stają na starcie określonych imprez kwalifikacyjnych, aby zdobyć prawo udziału w mistrzostwach Polski. Od wykonanych przez nich modeli oraz własnych umiejętności sportowych będzie zależał ich dalszy rozdział edukacji lotniczej. A przecież chcieliby koniecznie — podobnie jak i starsi od nich koledzy — wznieść się samodzielnie w powietrze. Czekają na przygodę lotniczą.

I oto nadchodzi chwila, którą pamięta się całe życie: pierwszy start i lot, pierwszy skok, pierwszy zakręt i spojrzenie z wysokości na ziemię, wreszcie pierwsze lądowanie. A później — kolej na następne loty i skoki. Wrażeń zaczyna przybywać, stają się one coraz pełniejsze.

Zaczynasz, młody lotniku, zdawać sobie sprawę z tego ogromnego czaru jaki mieści w sobie lotnictwo. Zaczynasz rozumieć, iż w słowie „latać" zawiera się wszystko to co piękne, tchnie świeżą młodością, zdrowiem, odwagą, silną wolą, mądrością i bohaterstwem, że słowo „latać" nie jest pustym frazesem, lecz treścią życia ludzi przestworzy.

Jeśli jesteś gotów do poświęceń nic w zamian nie żądając, jeśli umiesz iść ciągle naprzód, nie wiedząc co to znaczy załamać się w połowie drogi i nie osiągnąć celu, jeśli chcesz być lotnikiem dla latania, a nie dla sławy i zaszczytów — masz serce prawdziwego lotnika.

„Lotnictwu potrzebna jest młodzież o wysokich walorach moralnych. Wtedy to charakter ma swoją siedzibę nie w inteligencji, lecz w sercu. Ludzie z sercem nie cofają się przed żadną przeszkodą. Takich właśnie potrzebuje lotnictwo, tylko tacy w pełni zdają swój życiowy egzamin w powietrzu" — powiedział nasz najlepszy pilot myśliwski II wojny światowej. Potwierdził on często wypowiadaną przez nasz tygodnik tezę, że bez zamiłowania, bez serca do lotnictwa trudno być dobrym lotnikiem, nie będzie się też dobrym pracownikiem lotnictwa.

Każdy z uczestników tegorocznych wakacyjnych kursów lotniczych przeżyje wiele miłych chwil w powietrzu. Nie ominie go także przygoda. Bo romantyka latania, o której tak wiele mówią lotnicy starszego pokolenia, nie przeminęła z wiatrem. Na pewno jest nieco inna od tradycyjnego romantyzmu książek Janusza Meissnera lat dwudziestych i trzydziestych. Żyjemy bowiem w czasach, w których człowiek przekracza wielokrotnie barierę dźwięku, lata w Kosmosie, ląduje na Księżycu i powraca z niego na Ziemię.

Tych, którzy przeżyją swoją wielką przygodę zachęcamy do podzielenia się wrażeniami z lotniczych wakacji. A wrażeń tych nigdy nie brakuje.

Mamy, na przykład, na myśli opisanie jednego dnia szkolenia, pierwszych lotów lub pierwszych skoków, a nawet wrażeń z przebiegu całego turnusu. Mogą to być pierwsze loty własne lub kolegów. Oczywiście najbardziej będziemy zadowoleni, jeśli piszący do nas opowie o własnych wrażeniach, osobistej przygodzie, miłe spędzonych wakacjach w gronie lotników. Najciekawsze wrażenia opublikujemy na łamach naszego tygodnika. Może właśnie Twoja, Drogi Czytelniku, podniebna przygoda zachęci innych do latania i skakania.

Przesyłając swoje wrażenia do redakcji, proszę dopisać na kopercie: „Moje wakacje". Czekamy na listy!

Obserwator

SYLWETKA TYGODNIA

PAWEŁ PAWLAK

Nasz czołowy pilot samolotowy akrobacyjny, Paweł Pawlak, znów dał próbkę swojego wielkiego talentu. W rozegranych w czerwcu br. w Kijowie Międzynarodowych Zawodów w Akrobacji Samolotowej Państw Socjalistycznych pewnie zakwalifikował się do finału, w którym uplasował się na wysokim, piątym miejscu. Co jednak szczególnie ważne, walczył jak równy z równym z czołowymi pilotami świata. Pilotowany przez niego Zlin-50L zadziwiał obserwatorów kunsztem pilotażu. Widać było, że naszego reprezentanta stać na bardzo wiele i że już w następnych zawodach może pokusić się o jeszcze bardziej błyskotliwy sukces. Urodzony 2 lutego 1948 r., na samolotach zaczął latać w 1970 r. w Aeroklubie Warszawskim. Akrobacji samolotowej uczył się pod instruktorskim okiem Mariana Urbańskiego. Bardzo szybko awansował do czołówki krajowej. W swej niedługiej jeszcze karierze pilota akrobacyjnego zdobył już dwa tytuły mistrza Polski i dwa razy był wicemistrzem kraju. Wywalczył też drugie miejsce w mistrzostwach NRD. Dwukrotnie uczestniczył w mistrzostwach świata. Trzykrotnie walczył w finale zawodów państw socjalistycznych. Jest pilotem sportowym I klasy i instruktorem lotniczym. Od kilku lat mieszka w Szczecinie i reprezentuje barwy Aeroklubu Szczecińskiego. Zawodowo pracuje — jako pilot — w szczecińskim zespole lotnictwa sanitarnego. Swoim doświadczeniem pilota akrobacyjnego chętnie dzieli się z młodymi adeptami sztuki pilotażu. Przyczynił się walnie do wyszkolenia sporej i silnej grupy młodych pilotów akrobacyjnych w Aeroklubie Szczecińskim. (kh)

1 2

4

3

KORESPONDENCJA WŁASNA Z USA

CHWILE GROZY

16 maja br. byłem świadkiem niezwykłego wypadku lotniczego. O 17.30 wybierałem się do wyjścia z biura, gdy uwagę moją przyciągnął warkot śmigłowca lądującego na dachu budynku Pan American. Budynek ten widać jak na dłoni z okna mojego pokoju w wieżowcu Sekretariatu ONZ. Tuż obok, jak hełm katedry, sterczy smukła wieża budynku Chryslera.

Od kilku miesięcy, po 9-letniej przerwie spowodowanej fiaskiem finansowym, wznowiona została komunikacja śmigłowcowa pomiędzy samym centrum Manhattanu (dach budynku Pan American) i trzema lotniskami komunikacyjnymi Nowego Jorku: Kennedy, La Guardia i Newark. Co kilka minut, bez względu na pogodę, lądowały i startowały z dachu budynku Pan American olbrzymie 30-osobowe śmigłowce pasażerskie typu Sikorsky S-61. Ani mgła, ani porywisty wiatr nie przeszkadzały w tych lotach.

Owego popołudnia pogoda była bezchmurna i prawie bezwietrzna. Śmigłowiec (rejs nr 971) wylądował na dachu Panamu zupełnie normalnie, zadzierając, jak zwykle, nos w zawisie przed przyziemieniem. Usiadł na platformie dachu, łagodnie znikając prawie cały z pola mojego widzenia. W zasięgu wzroku pozostał tylko wirnik migający na tle nieba, bowiem po wylądowaniu nigdy nie wyłączano silnika, zaś

FINAL

DAILY NEWS

Mostly sunny, warm. High near 70. Partly sunny tomorrow. Details p. 67.

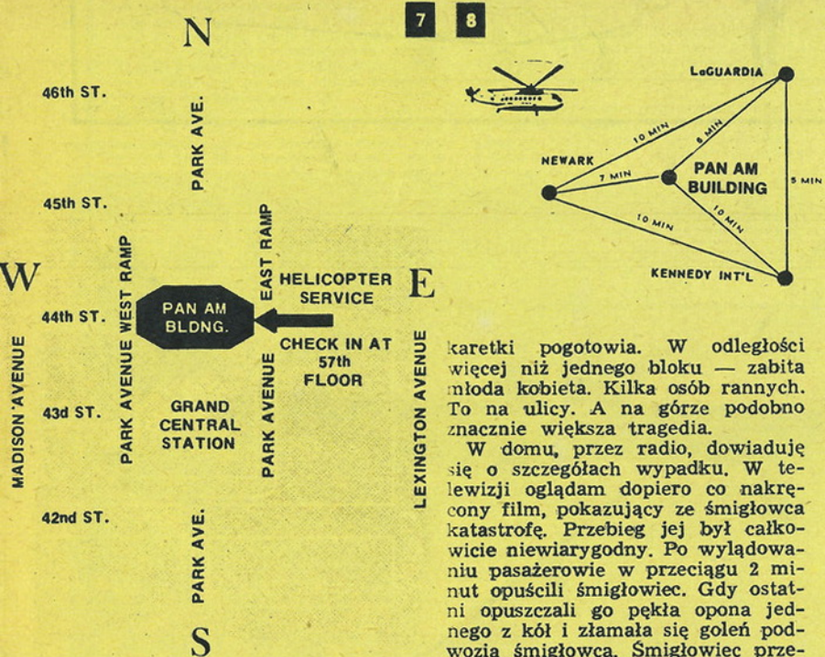
Vol. 58, No. 329 — New York, Tuesday, May 17, 1977 — Price: 15 cents

COPTER CRASH ON PAN AM ROOF

5 Killed, 8 Hurt as Craft Flips

5 6

Helicopter lies on side atop Pan Am Building after it flipped over, its rotors cutting down people on roof and one on street below.



7 8

procedura zmiany pasażerów trwała zdumiewająco krótko. Pasażerowie odlatujący byli zawczasu ustawieni w kolejkę, której czoło znajdowało się tuż przy pasie lądowania.

Nie minęły dwie minuty od lądowania śmigłowca (rejs nr 971), gdy zauważyłem, że migający wirnik jakby się zapadł, zaś po kilku sekundach uniósł się w niebo wielki obłok dymu, czy kurzu, pobłyskujący metalicznymi iskierkami. Nie towarzyszyła temu żadna detonacja. Daremnie oczekiwałem na start śmigłowca i po kilku minutach byłem już przekonany, że wydarzyło się coś niezwykłego. Opuściłem budynek Sekretariatu ONZ i poszedłem w kierunku budynku Panamu. To co zobaczyłem w pobliżu Panamu było przerażające. Jakby przeszedł huragan. Wszędzie kawałki betonu, szkła i metalowych części. Wyją karetki pogotowia. W odległości więcej niż jednego bloku — zabita młoda kobieta. Kilka osób rannych. To na ulicy. A na górze podobno znacznie większa tragedia.

W domu, przez radio, dowiaduję się o szczegółach wypadku. W telewizji oglądam dopiero co nakręcony film, pokazujący ze śmigłowca katastrofę. Przebieg jej był całkowicie niewiarygodny. Po wylądowaniu pasażerowie w przeciągu 2 minut opuścili śmigłowiec. Gdy ostatni opuszczali go pękła opona jednego z kół i złamała się goleń podwozia śmigłowca. Śmigłowiec przechylił się i pracujący, olbrzymi, 5-łopatowy wirnik zaczął młócić beton platformy oraz pasażerów czekających w kolejce do odlotu.

Pilot, który stale znajdował się w kabinie, nie wiele mógł zrobić. Śmigłowiec zaczął pełzać jak potworny owad obracając się o ok. 270°. Wreszcie wszystkie łopaty odleciały, a kadłub przewrócił się na bok. Zginęło 5 osób.

Dotychczasowe śledztwo wykazało zmęczenie materiałowe goleni podwozia. Loty przedsiębiorstwa New York Airways zawieszono, zaś wszystkie śmigłowce S-61 mają być poddane szczegółowemu sprawdzeniu (m. in. tego typu jest osobisty śmigłowiec prezydenta USA).

Wydaje się, że los lukratywnego przedsięwzięcia — lotów z dachu Panamu (95 tysięcy pasażerów w ciągu dwóch miesięcy) jest przesądzony. Satysfakcję mają okoliczni mieszkańcy, którzy protestowali zawzięcie przeciw wprowadzeniu tych lotów. Towarzystwo New York Airways prawdopodobnie powróci do lądowiska śmigłowcowego nad East River, na dolnym lub środkowym Manhattanie.

Jest w całej tej sprawie rzecz zdumiewająca. Trzeba było wypadku zupełnie niezwiązanego z miejscem lądowania, by uzmysłowić władzom i szerszemu ogółowi absurdalność lotów z 56 piętrowego wieżowca w samym centrum jednego z najbardziej zagęszczonych i ruchliwych miast na świecie.

Nieubłagane prawo statystyczne mówi bowiem, że przy tak wielkim nasileniu ruchu po jakimś czasie **musi** zdarzyć się wypadek. Stosując teorię prawdopodobieństwa, można nawet obliczyć po jakim czasie wypadek jest prawdopodobny. Reguła ta dotyczy oczywiście nie tylko transportu lotniczego, w tym jednak przypadku prawo to ma znaczenie wyjątkowe, jako, że dotyczy samego centrum olbrzymiej metropolii. Wziąwszy pod uwagę niewielką powierzchnię na szczycie wieżowca, drobne nawet uchybienie przy starcie lub lądowaniu mogło pociągnąć za sobą nieobliczalne skutki.

Nie trzeba mieć jednak wiele fantazji, by wyobrazić sobie jak nagły podmuch wiatru zdmuchuje śmigłowiec z dachu w czasie załadunku pasażerów. Zakładając nawet, że jakimś cudem udaje się uniknąć kolizji wirnika ze ścianą, jest mało prawdopodobne, by śmigłowiec pokonał gigantyczne duszenie na zawietrznej stronie budynku. Uderzenie o ziemię byłoby równoważne z wybuchem dużej bomby w centrum miasta.

Takie myśli przychodziły mi, ilekroć patrzyłem z okna na lądujące śmigłowce na dachu Panamu. Często je tylko słyszałem, bo mgła lub chmury zasłaniały widok odległy o trzy człony budynku. Aby przedsięwzięcie, o którym mówię, było jako tako bezpieczne, musiałby być spełniony szereg warunków wykluczających jego popularność i rentowność. Tak więc loty musiałyby być zawieszane przy niesprzyjającej pogodzie. Przy zmianie pasażerów śmigłowiec musiałby być kotwiczony, a wirniki zatrzymane. Wydłużyłoby to procedurę startu i lądowania o dobre 5 minut, a tymczasem w dotychczasowej praktyce już następny śmigłowiec oczekiwał w powietrzu na start poprzedniego z platformy.

Zastanawiająca jest zmiana gustu pasażerów. Przed 9—10 laty podobną imprezę zlikwidowano, bo na tle trudności finansowych przewoźnik (New York Airways) nie mógł dogadać się z przedsiębiorstwem Pan American — właścicielem wieżowca. Lądowisko przeniesiono na brzeg East River, gdzie przedsiębiorstwo jako tako prosperowało, ale dopiero powrót na szczyt wieżowca był prawdziwym sukcesem finansowym (koszt biletu na lotnisko — ponad 20 dolarów).

Ludzie zaczynają lubić mocne wrażenia. Sam chciałem polecieć dla ciekawości, ale się spóźniłem.

Wczoraj poleciałem wycieczkowym śmigłowcem nad Pan American i filmowałem leżący tam jeszcze stale wrak. Będą go kawałkami transportować na dół zwyczajną windą. Po powrocie pokażę film w redakcji.

JERZY GŁOWACKI

NA ZDJĘCIACH:

1. **Widok na dach budynku Pan American. Na zdjęciu — zniszczony śmigłowiec S-61.**
2. **W środku widoczny wieżowiec Pan American, na którym lądowały śmigłowce.**
3. **Inne ujęcie dachu wieżowca Pan American wraz ze zniszczonym śmigłowcem.**
4. **Śmigłowce typu Sikorsky S-61 utrzymywały komunikację między trzema lotniskami, a wieżowcem Pan American.**
5. **Widok z 44 ulicy na wieżowiec Pan American.**
6. **Pierwsza strona nowojorskiego dziennika „Daily News" z informacją o wypadku i zdjęciem rozbitego śmigłowca.**
7. **Szkic usytuowania wieżowca Pan American w centrum Manhattanu.**
8. **Trasy przelotu śmigłowców z wieżowca Pan American (w środku planu) na trzy lotniska nowojorskie oraz trasy przelotu śmigłowców między lotniskami (podano również czas trwania przelotu).**

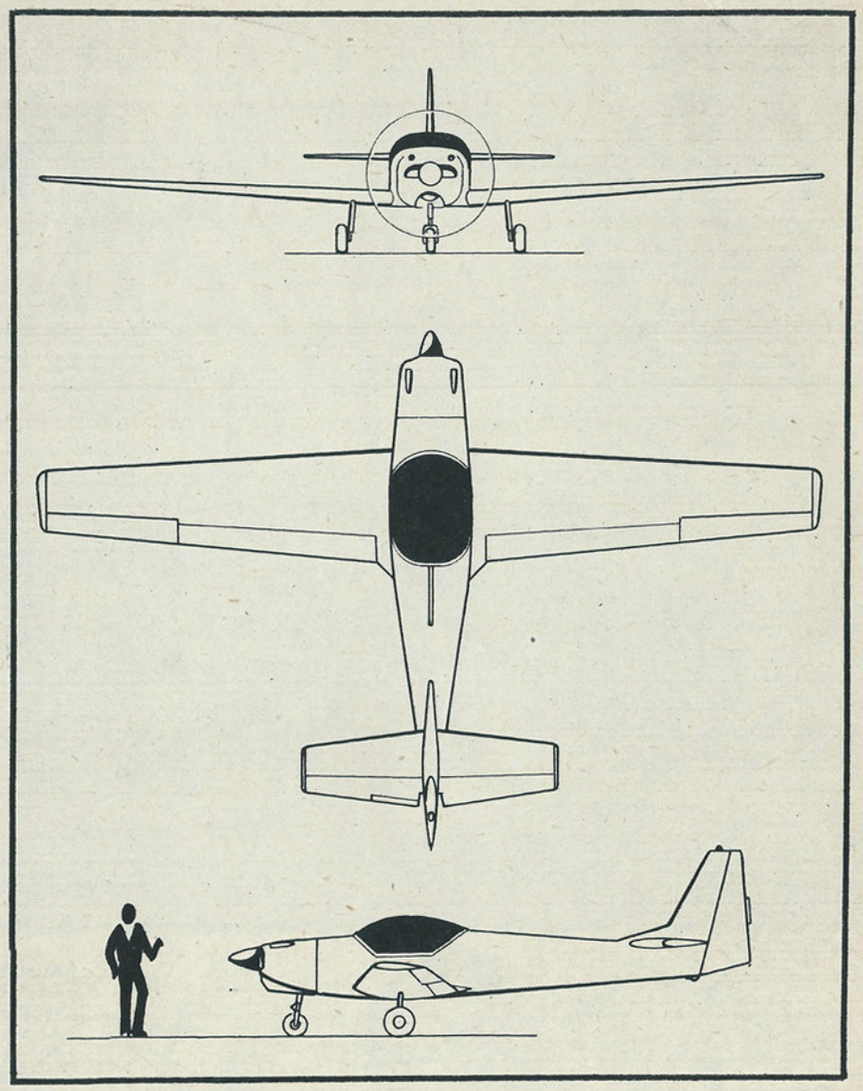
Zdjęcia: Janusz Czerniak (2) oraz archiwum

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT SPORTOWY

FOURNIER

RF-6B



Znany francuski konstruktor motoszybowców inż. René Fournier, którego konstrukcje produkowane są przez firmę Sportavia w RFN, założył przed dwoma laty własną wytwórnię „Avions Fournier" w Chateau de Nitray, we Francji. Oprócz prac nad nowym typem motoszybowca RF-9, wytwórnia produkuje seryjnie lekki samolot typu RF-6B.

Samolot ten różni się wieloma szczegółami od produkowanego w RFN samolotu Sportavia RF-6 „Sportsmann" („SP" nr 16/1974) i może być uważany za zupełnie inną konstrukcję. Główne różnice polegają na zastosowaniu silnika o mniejszej mocy, krótszej kabiny z dwoma tylko miejscami, innego typu podwozia i krótszej płetwy ogonowej. W wyniku tych zmian masa własna samolotu jest mniejsza o 55 kg (10%).

Do chwili obecnej wyprodukowano ok. 35 samolotów tego typu, a docelowa zdolność produkcyjna ma wynieść 5 samolotów miesięcznie. RF-6B powinien zastąpić we Francji ponad 200 przestarzałych już lekkich samolotów, jednak wciąż jeszcze znajdujących się w użytkowaniu. RF-6B jest homologowany zgodnie z przepisami amerykańskimi FAR-23.

RF-6B jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej, przystosowanym do pełnej akrobacji włącznie z odwróconą.

Płat prosty o obrysie trapezowym, z lekkim wzniosem, konstrukcji jednodźwigarowo-kesonowej (z dźwigarem skrzynkowym i kesonem noskowym ze sklejki brzozowej). Całość kryta dakronem. Lotki szczelinowe. Dość długie klapy wychylane łącznie 12° do startu i 40° do lądowania.

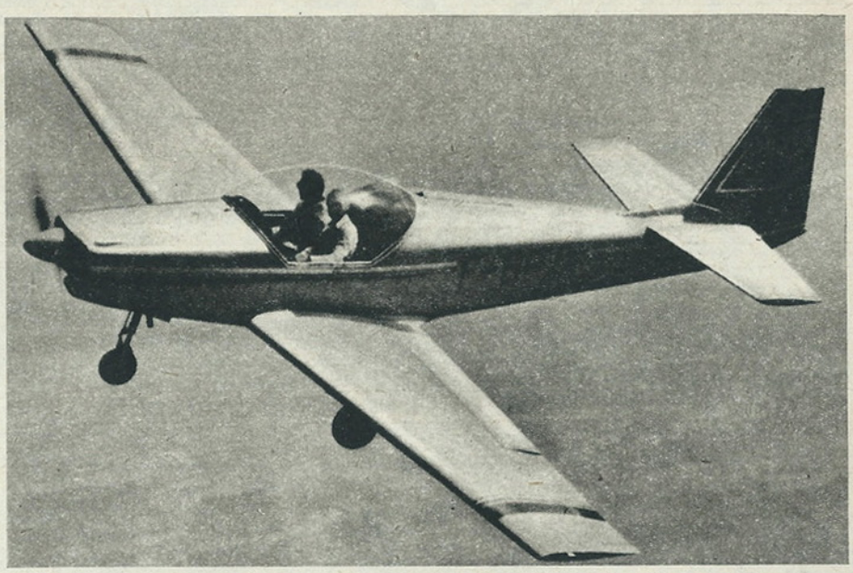
Kadłub — typowy dla konstrukcji Fourniera, konstrukcji półskorupowej o przekroju prostokątnym z narożnymi podłużnicami i pokryciem sklejkowym. Kabina z dwoma miejscami obok siebie znajduje się nad płatem. Bardzo wygodne fotele przesuwane. Dwuster. Kroplowa osłona kabiny — jednoczęściowa, otwiera się w tył do góry na dwóch wahaczach z tym, że tylny punkt przesuwa się w prowadnicy szynowej na grzbiecie kadłuba.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne, o obrysie trapezowym. Usterzenie poziome przesunięte jest do przodu względem skośnego usterzenia pionowego. Statecznik pionowy uzupełniony jest krótką trójkątną płetwą. Wszystkie powierzchnie sterowe kryte dakronem.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, niechowane. Wszystkie golenie wolnonośne, z amortyzatorami olejowo-powietrznymi. Przednie koło wychylane, a po odciążeniu blokuje się w położeniu niewychylonym. Ze względu na modne we Francji loty alpejskie, przewidziano wersję samolotu z podwoziem klasycznym (z kołem ogonowym), umożliwiającym wymianę na płozy.

Napęd samolotu stanowi płaski silnik tłokowy, 6 cylindrowy Continental O-200A o mocy 74 kW (100 KM). Dwułopatowe śmigło drewniane Hoffmann, o szerokich łopatach, zapewnia niski poziom hałasu. Zbiornik paliwa znajduje się w kadłubie.

(J. S.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,50 m, długość — 7,00 m, wysokość — 2,52 m, pow. nośna — 12,6 m², wydłużenie — 8,8.

Masy: Masa własna — 475 kg, masa całkowita max. — 740 kg, masa do akrobacji — 657 kg, obciążenie pow. — 59/52 kg/m², obciążenie mocy — 10/9 kg/kW (7,4/5,6 kg/KM), przeciążenie: — +9, —4,5.

Osiągi: Doskonałość (z wyłączonym silnikiem) — 13, prędkość przelotowa max. — 190 km/h, prędkość ekonomiczna — 170 km/h, prędkość przeciągnięcia bez klap — 80 km/h, prędkość przeciągnięcia z klapami — 70 km/h, wznoszenie — 4 m/s, start na 15 m — 290 m.

nasze trasy

POZBĄDŹMY SIĘ „DZIKOŚCI"

„Nawet ludziom nieskorym do pisania, gdy nazbiera się tematów, choćby subiektywnych, trudno powstrzymać się od kontaktów z Redakcją pisma, które od tak dawna dużo znaczy w naszym życiu i którego brak byłby dotkliwie odczuwalny. Podobnie zresztą jak wszystko co z lotnictwem bezpośrednio czy pośrednio związane. Stąd — to moje pisanie" — tak ładnie formułuje swe myśli na wstępie swego obszernego listu do „Skrzydlatej" nasz czytelnik, Bronisław Molin z Andrychowa. Dziękujemy.

Znajdujemy w tym liście, w formie refleksji, sporo istotnych, ważnych spraw, jak chociażby problem nigdzie nie zrzeszonych osób zajmujących się z zamiłowaniem modelarstwem lotniczym. Ludzi, jak ich określa nasz czytelnik, „nie podlegających kompetencji APRL czy LOK, którzy nie są zainteresowani wyczynem sportowym, zwłaszcza związanymi z jego uprawianiem perturbacjami, takich, którzy lotnictwo i to swoje modelarstwo traktują często jako pasję życiową". Ludzie ci, jak zauważa nasz Czytelnik, nie zaliczając się do „modelarzy wyczynowych", będąc pozbawionymi praktycznie możliwości otrzymania poprzez APRL aparatury (zwłaszcza proporcjonalnej) — aparaturę tę jednak posiadają, również silniki i balsę, budują modele i latają. I to jakie modele, i jak latają!

W swych szeroko nakreślonych rozważaniach autor listu postuluje m. in., aby rozważyć sens nawiązania kontaktu z „dzikimi" modelarzami, ewentualnie doprowadzić do tego, aby mogli wziąć udział w jakiejś np. imprezie, na której przy okazji pokazów można by się zapoznać z osiągami „niezawodowców" w tej dziedzinie.

Rację ma nasz Czytelnik, wysoko oceniając w ogóle ludzi pasjonujących się czymkolwiek, a w tym przypadku modelarstwem lotniczym. Są rzeczywiście godni szacunku. Niemal zawsze — są to indywidualności o silnych charakterach, łamiący trafiające się trudności, niczym nie zrażający się, idący z żelazną konsekwencją do celu. Ich indywidualne poczynania godne są często podziwu.

Tak, niewątpliwie warto się nimi zajmować. Tylko..., o właśnie, i tu od razu w formie tak wyjaśnienia jak i rady: czy nasz Czytelnik nie zauważa, że w Polsce droga dla takich właśnie ludzi do modelarni, obojętne czy to podlegającej kompetencji APRL, LOK czy spółdzielczości mieszkaniowej, albo wreszcie „Społem" — jest szeroko otwarta? Czy tak trudno dostrzec, że wszędzie tam ich przyjmą z chęcią, udostępnią materiały do budowy modeli, udzielą rady w niejednym kłopocie, że — będą oni czuli się wówczas jak w rodzinie, gdzie jeden drugiemu zawsze pomoże?

Odwróćmy więc, drogi Czytelniku, proponowany sposób postępowania: łatwiej przecież „prywatnemu" modelarzowi zgłosić się do modelarni z chęcią, ba, z silną wolą i energią do pracy, niż modelarni — wyszukiwać takich właśnie modelarzy. Proszę nam wierzyć; u nas de facto nie istnieje pojęcie „dzikiego modelarstwa", „dzikiego modelarza"! Nic łatwiejszego jak pozbyć się... dzikości. Pasjonaci są wszędzie **b a r d z o** potrzebni. Podejdźmy do tej sprawy, jak zresztą do wielu innych ważnych spraw w naszej Ojczyźnie, po gospodarsku: **d a j m y** coś z siebie, coś najlepszego (swą wiedzę, entuzjazm, energię) modelarskiej, a więc lotniczej społeczności, a ona z pewnością nam się zrewanżuje.

Bo, poza tym wszystkim, jesteśmy przekonani, że dużo większą czasem satysfakcję człowiek ma, gdy coś z siebie innym **d a**, niż weźmie. Prawda? Myśmy tego, gwoli prawdy, nie wymyślili, to stwierdzili już inni przed nami, dawno. **(z)**

korespondencje

AEROKLUB POZNAŃSKI

W Aeroklubie Poznańskim, podobnie jak we wszystkich aeroklubach regionalnych, przeprowadzono 5 czerwca br. masową imprezę modelarską pod nazwą „Młodzi szybownicy na start". Celem imprezy, tj. zawodów modeli latających, była szeroko pojęta popularyzacja modelarstwa lotniczego i rozbudzenie zainteresowań lotniczych wśród młodzieży szkolnej. Jednocześnie zawody były traktowane jako podsumowanie całorocznego szkolenia modelarzy młodzików oraz pracy instruktorów w kołach lotniczych na terenie działania aeroklubu. Zawody zostały więc rozegrane zgodnie z regulaminem i programem szkolenia modelarskiego Aeroklubu PRL w kategoriach modeli: szybowców klasy A1/2 („Jaskółka", „Czyżyk" i podobne), szybowców klasy A1 (małe formy), z napędem gumowym F1G (małe formy), z napędem silnikowym F1C (małe formy), na uwięzi F2B oraz rakiet czasowych.

Dodać należy, że zawody były jednocześnie eliminacjami do Mistrzostw Polski Młodzików w Krośnie n/W.

W tym samym czasie na lotnisku klubowym w Ligowcu k/Poznania rozegrano XII Wojewódzkie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Do imprezy o tak szerokim zasięgu przygotowano się bardzo starannie, tak pod względem propagandowym jak i sportowym. W tym celu już w kwietniu br. nawiązano ścisłą współpracę z Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego, Zarządem Wojewódzkim ZSMP, spółdzielczością mieszkaniową i innymi organizacjami społecznymi. Wszyskie organizacje w sposób planowy i konkretny uczestniczyły w organizacji i przebiegu imprezy.

5 czerwca już od rana ciągnęły zewsząd grupy młodzieży szkolnej i modelarzy na lotnisko. Pociągiem i autokarami przybyli rodzice, młodzież zrzeszona i liczni sympatycy małego lotnictwa. Nie zabrakło również żołnierzy lotników, przedstawicieli dowództwa opiekuńczej jednostki lotniczej, którzy przy udziale gospodarzy dokonali otwarcia zawodów. Przebiegały one sprawnie, na wysokim poziomie organizacyjnym i sportowym. Uzyskano następujące wyniki: Mistrzem Aeroklubu Poznańskiego w kategorii modeli latających szybowców został Krzysztof Charoński z Ośrodka Modelarskiego w Poznaniu, uzyskując 298 pkt; w kategorii modeli z napędem gumowym zwyciężył Krzysztof Różycki z tegoż Ośrodka — 211 pkt; w kategorii modeli z napędem silnikowym zwyciężył Robert Makowski z Poznania — 205 pkt. Zespołowo zwyciężyli modelarze Osiedla Mieszkaniowego z Wrześni, przed Poznańską Spółdzielnią Mieszkaniową „Osiedla Przyjaźń" i „Osiedla Kraju Rad".

Swoistą atrakcją dla zwycięzców był przelot samolotem PZL-101 „Gawron" nad Poznaniem. Około 46 młodych entuzjastów lotnictwa odbyło swój pierwszy w życiu lot. Udana i potrzebna impreza — twierdzili młodzież, rodzice i zaproszeni goście.

mgr Marian Gutowski

poczta lotnicza

DZIĘKUJEMY

Grzegorz Gregorski — Gubin. Sprostowanie już zamieściliśmy. Dziękujemy za przyjacielską uwagę i pozdrowienia.

Juliusz Wołcz — Rzeszów. Uwagi o muzeum są rzeczywiście istotne. Zapoznaliśmy z nimi jego dyrekcję. Dziękujemy za szybkie zasygnalizowanie sprawy.

Bolesław Opawski — Łódź. — Przyjmujemy uwagi o sposobie redagowania z należytym głosowi na temat „Skrzydlatej" zrozumieniem.

SZKOLENIE

Roland Tarapata — Świnoujście. Na temat nauki w szkołach lotniczych, tak wojskowych jak i cywilnych, napisaliśmy szczegółowo przynajmniej 12 artykułów od początku br. Radzimy zajrzeć do kolejnych numerów „SP", gdzie jest dość informacji z tego zakresu. Niemożliwością jest udzielenie jednorazowej krótkiej, zwięzłej informacji.

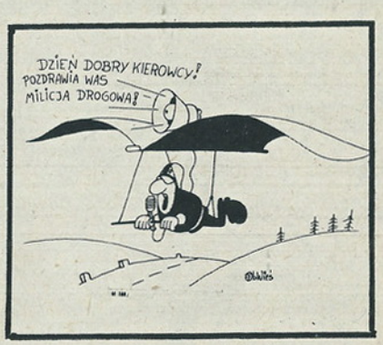
Dariusz Kurantowicz — Tomaszów Lubelski. Najbliższy będzie Aeroklub Zamojski. Stan zdrowia kandydata na lotnika musi być bez zarzutu — sprawdzą to lekarze specjaliści w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich. Przyszły pilot winien mieć co najmniej wykształcenie średnie.

NIE ZNALEŹLIŚMY

Roman Grzeszczyński — Kraków. Sprawdzaliśmy w starych rocznikach z 1947 roku, ale nie mogliśmy znaleźć wiadomości o której mowa w liście. Pokazów tego rodzaju było sporo, ale — wspomnianego, niestety, nie znaleźliśmy.

„LIGHTNING"

Marek Różyński i Tadeusz Sikora — Karolewo. Antoine de Saint — Exupery zginął lecąc samolotem Lockheed P-38 „Lightning".



Rys. W. Fuglewicz

BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 535

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujący wyczyn jako rekord krajowy:

REKORD KOBIECY

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU OTWARTEGO

Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2787 na trasie: Słubice — Równe, dnia 19 kwietnia 1977 r. **837 km**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

1(4976)	**Bogdan Adamczyk**	— 5 h 48 min,	1260 m,	85 km	(10.8.1976)
2(4977)	**Barbara Samek**	— 5 h 13 min,	1350 m,	51 km	(23.8.1976)
3(4978)	**Aleksander Golańczak**	— 5 h 26 min,	1100 m,	63 km	(23.8.1976)
4(4979)	**Marek Pepera**	— 5 h 14 min,	1700 m,	53 km	(25.6.1976)
5(4980)	**Bogdan Węklar**	— 5 h 28 min,	1200 m,	53 km	(17.8.1976)
6(4981)	**Janusz Michna**	— 5 h 53 min,	1250 m,	53 km	(6.6.1976)
7(4982)	**Janusz Winiarski**	— 5 h 08 min,	1750 m,	51 km	(12.5.1977)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

17(1080)	**Andrzej Ciuk**	—	3625 m,	302 km	(19.5.1976)
18(1081)	**Agnieszka Sztuka**	—	4100 m,	312 km	(7.12.1976)
19(1082)	**Zbigniew Sieradzki**	—	5150 m,	326 km	(19.2.1977)
20(1083)	**Grzegorz Walczak**	—	5420 m,	300 km	(19.2.1977)
21(1084)	**Włodzimierz Chrenowicz**	—	5200 m,	356 km	(19.2.1977)
22(1085)	**Arnold Służewski**	—	5350 m,	342 km	(19.2.1977)
23(1086)	**Andrzej Kwapień**	—	4250 m,	309 km	(19.2.1977)
24(1087)	**Tadeusz Hardt**	—	5150 m,	315 km	(19.2.1977)
25(1088)	**Stanisław Kostecki**	—	3000 m,	315 km	(22.2.1977)
26(1089)	**Marian Duda**	—	4900 m,	302 km	(11.3.1977)
27(1090)	**Jolanta Ziobro**	—	5950 m,	305 km	(3.4.1977)

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 M

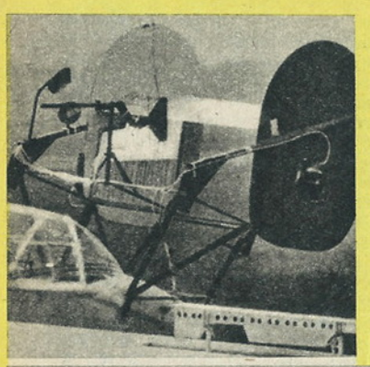
22(687)	**Jan Bala**	— 5350 m	(18.2.1977)
23(688)	**Paweł Frąckowiak**	— 5400 m	(19.2.1977)
24(689)	**Zbigniew Sieradzki**	— 5150 m	(19.2.1977)
25(690)	**Maria Srokowska**	— 5300 m	(19.2.1977)
26(691)	**Grzegorz Walczak**	— 5420 m	(19.2.1977)
27(692)	**Włodzimierz Chrenowicz**	— 5200 m	(19.2.1977)
28(693)	**Jacek Pawlak**	— 5500 m	(19.2.1977)
29(694)	**Jerzy Grycner**	— 5250 m	(19.2.1977)
30(695)	**Arnold Służewski**	— 5350 m	(19.2.1977)
31(696)	**Tadeusz Hardt**	— 5150 m	(19.2.1977)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk dypl. pil. Mieczysław GOWOREK

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł, półrocznej — 78 zł, kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podonych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 8.VII.1977. F-89. Zam. 1932. INDEKS 37606.

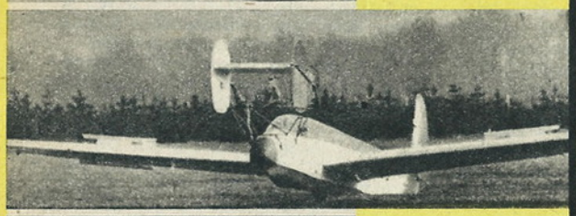
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

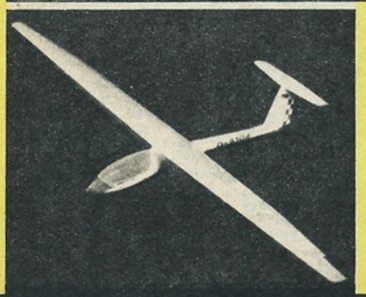
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



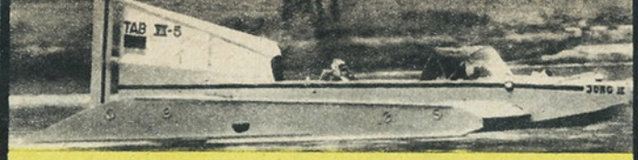
BADANIA AERODYNAMICZNE

Podczas wyboru profilu płata dla szybowca SB-11 (15 m; doskonałość 41 przy 104 km/h) przeprowadzono próby w locie elementu skrzydła. Wykorzystano do tego szybowiec 2-miejscowy. Opływ badanego elementu był fotografowany, a następnie komputer przetwarzał i analizował dane. Taka metoda badań jest nieraz tańsze od prób tu-





nelowych, a poza tym zapewnia opływ niezakłócony. Przy okazji — konstruktorzy i aerodynamicy wciąż poszukują nowych rozwiązań. Oto projekt szybowca „Speed-Astir" z płatem umieszczonym na wieżyczce, co daje możliwość zastosowania wyporowych klap tylnych na całej rozpiętości skrzydeł oraz zachowania profilu skrzydeł niemal bez zmian w obszarze kadłuba.

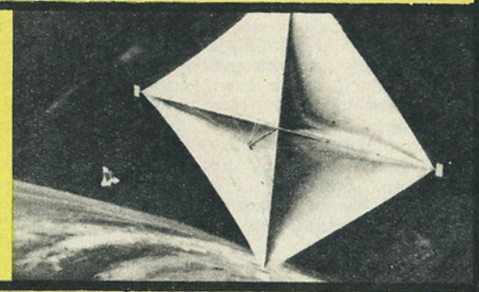


NOWY EKRANOLOT

Dwumiejscowy ekranolot doświadczalny TAB VII-5 z silnikiem, o mocy 35 kW (47 KM) rozwijający prędkość max. — 140 km/h. Masa własna — 465 kg, masa całkowita — 659 kg, długość — 8,35 m, szerokość — 3,28 m, pow. nośna — 19,2 m². Rozbieg — 300 m na wodzie i 125 m na lądzie, dobieg na wodzie — 100 m, prędkość startu — 65 km/h, zasięg — 220 km. Ekranolot TAB może się poruszać nad falami o wysokości do 0,4 m. Jego doskonałość aerodynamiczna nie przekracza 18, ale oczekuje się, że po zastosowaniu lepszych osłon silnika i kabiny oraz klap przekroczy 50 (z efektem poduszki powietrznej). A to są już wartości porównywalne z szybowcami. W porównaniu z łodziami motorowymi ekranolot wykazuje 6-krotnie mniejsze zużycie paliwa. Ekranolot TAB był pokazany na tegorocznej wystawie lotniczej DELA-77.

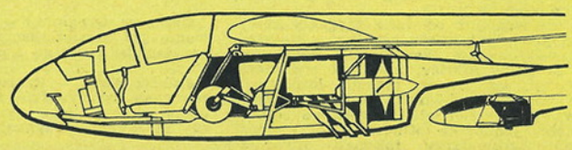
ŻAGIEL SŁONECZNY

Projektowany W NASA wielki żagiel na tzw. „wiatr słoneczny" przewidziany do startu w w 1981 r. W głębi — prom kosmiczny pokazany w tej samej skali.



NAPĘD MOTOSZYBOWCA

Nowy dwumiejscowy motoszybowiec japoński Nippi NP-100A jest wyposażony w oryginalnie rozwiązany bardzo sprawny zespół napędowy pokazany w przekroju na rysunku. Silnik tłokowy o mocy 60 KM. Śmigło tunelowe o średnicy 0,6 m. Prędkość max. — 160 km/h. Masa całkowita max. — 600 kg. Szczegółowy opis motoszybowca był zamieszczony w „SP" nr 44/1976.

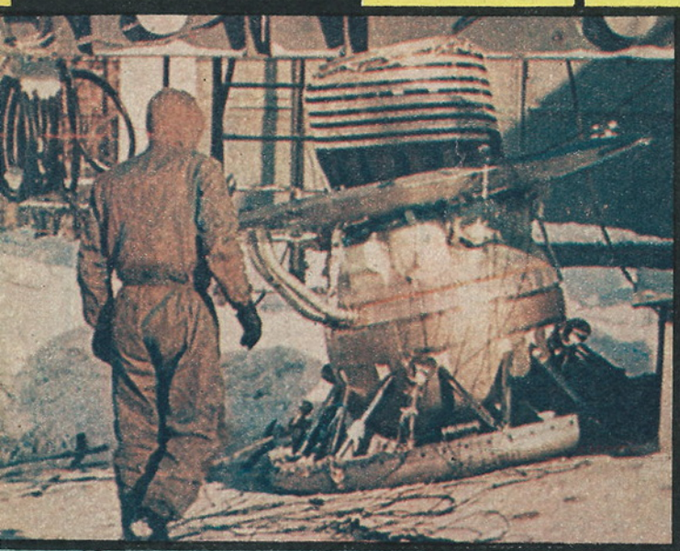


KONTROLA PASAŻERÓW

Porywacze samolotów zmusili władze lotniskowe na całym świecie do zaostrzenia kontroli pasażerów. W wyniku tego pojawiły się różne urządzenia elektroniczne, wykazujące np. przedmioty metalowe u pasażerów i w ich bagażu ręcznym. Jednym z nich jest pokazany na zdjęciu „Rapidex", wyposażony w 3 czujniki wykrywające: przedmioty metalowe bezpośrednio u pasażerów oraz przedmioty metalowe i materiały wybuchowe w ich bagażu ręcznym. Dwa ostatnie wykorzystują promieniowanie rentgenowskie. Urządzenie działa bardzo szybko, dając wyniki co sekundę.

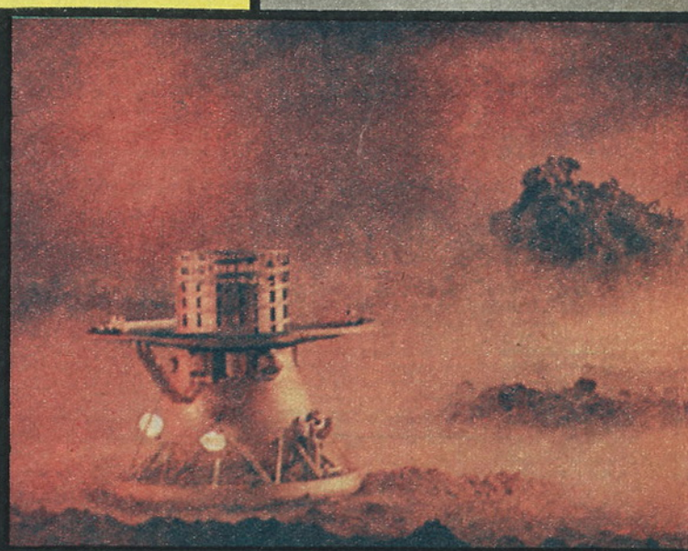
DWUMIEJSCOWY U-2

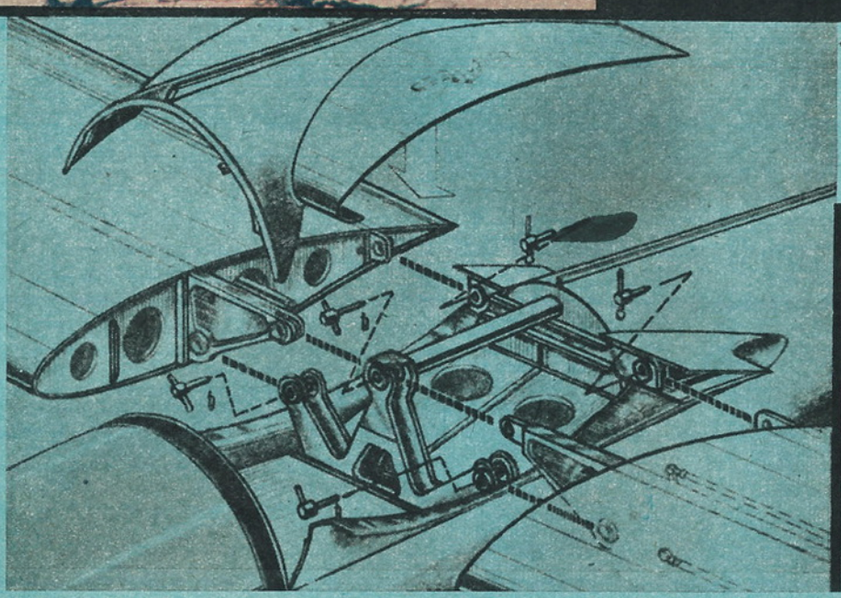
Amerykańskie samoloty U-2 zniknęły po aferze szpiegowskiej Powersa z łam prasy, co wcale nie znaczy, że ich nie ma. Świadczy o tym zdjęcie z zachodniej prasy lotniczej (z czerwca br.) pokazujące dwumiejscową wersję tego samolotu U-2CT.



KOSMOS NA ZIEMI

W takich oto sytuacjach odtwarzających skrajne warunki panujące na Wenus były badane radzieckie automatyczne próbniki kosmiczne „Wenus-9" i „Wenus-10".



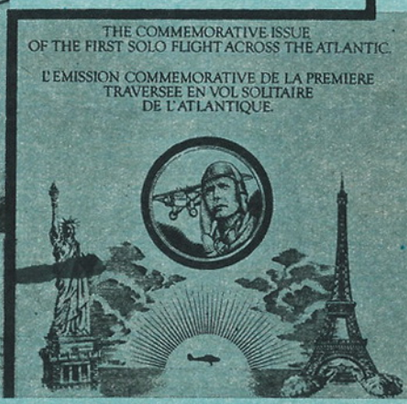


WĘZEŁ

Węzeł połączeniowy: płat dzielony i kadłub w 1-miejscowym szybowcu metalowym Pilatus B-4 o rozpiętości 15 m i doskonałości max. — 35,5 przy 85 km/h. B-4 jest dopuszczony do pełnej akrobacji. Żywotność (resurs) tego szybowca ma wynosić wg nieoficjalnych danych 1800 h lotu.

PRZEZ ATLANTYK PÓŁ WIEKU TEMU

Z okazji 50-lecia (20—21.V.1927) pierwszego samotnego przelotu Atlantyku przez Ch. Lindbergha wydana została koperta okolicznościowa. Widoczny jest na niej m.in. samolot Ryan „Spirit of Saint Louis".



Zdjęcia i rysunki: „Sowietskij Sojuz", „Air-Cosmos", „Flieger Revue", „Flug Revue", „Aviation Magazine", „Flight", „Krila".